

20070757

# Nurmeksen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2007

## Liikenneturvallistytön toimintasuunnitelma



0 LIIDEA  
08 TIEH/S-K



**TIEHALLINTO**  
VÄGFÖRVALTNINGEN

# **Nurmeksen liikenneturvallisuussuunnitelma 2007**

**Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma**



**Nurmeksen kaupunki, Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri**

**Nurmes 2007**

*Kansikuva © Jyrki Suorsa*



**Tiehallinto**  
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI

Kirkkokatu 1  
70101 Kuopio  
Puhelinvaihte 0204 2211

**Nurmeksien kaupunki**  
TEKNINEN PALVELUKESKUS

Porokylänkatu 6 D  
75531 NURMES  
(013) 689 5000

## ALKUSANAT

Savo-Karjalan tiepiiri ja Nurmeksen kaupunki käynnistivät syksyllä 2006 Nurmeksen kaupungin liikenneturvallisuussuunnittelun. Suunnittelualueena on Nurmeksen kaupunki. Työssä laadittiin turvallisen liikennekäyttäytymisen edistämiseen tähtäävä liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotus-suunnitelma sekä liikenneympäristösuunnitelma, jolla pyritään luomaan liikenneympäristölliset puitteet turvalliselle liikkumiselle.

Tämän liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelman (koulutus-, valistus ja tiedotussuunnitelma) laatimiseen osallistuivat kaikkia ikäluokkia edustavat organisaatiot ja yhteistyötahot. Suunnitelma laadittiin työryhmässä, jossa olivat mukana:

Jorma Kortelainen	Nurmeksen kaupunki / tekninen toimi
Hannu Nykyri	Nurmeksen kaupunki/koulutoimi
Tuula Pikkarainen	Nurmeksen kaupunki/päivähoito
Lilja Kilpeläinen	Vammaisneuvosto
Seija Ylönen	Vanhusneuvosto
Hanna Laukkanen	Nuorisovaltuusto
Esko Tolvanen	Tiehallinto
Kyllikki Komulainen	Tiehallinto
Ensio Kulju	Tiehallinto
Marja Siintomaa	Liikenneturva
Sonja Tynkkynen	Itä-Suomen lääninhallitus
Markus Simpanen	Poliisi

Kasvatussuunnitelman kokoamisen koordinoivat Insinööritoimisto Liidea Oy:stä Jyrki Suorsa, Juha Hiltula ja Jouko Kunnas sekä Juha Raappana Plaana OY:stä.



## Sisältö

1	JOHDANTO	9
2	PERUSTIETOA NURMEKSESTA	10
3	NYKYTILANTEEN KARTOITUS	11
3.1	Aiemmin tehdyt suunnitelmat	11
3.2	Liikenneonnettomuudet Nurmeksessa	11
3.3	Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia	17
3.3.1	Merkittävimmät liikenneturvallisuusongelmat	17
3.3.2	Turvavälineiden käyttö	20
3.3.3	Asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan	23
3.3.4	Nurmeslaisilla uskoa liikenneturvallisuustyöhön	25
3.4	Liikennekasvatustyöryhmän näkemyksiä nykytilasta	26
3.4.1	Peruskoulut, lukiot ja ammatillinen koulutus	26
3.4.2	Päivähoito	27
3.4.3	lääkkäät ja liikuntarajoitteiset	28
3.4.4	Muita mielipiteitä ja ajatuksia	29
3.4.5	Yhteenveto liikenneturvallisuustyön nykytilasta	29
4	TAVOITEASETTELU	30
4.1	Valtakunnalliset ja läänikohtaiset liikenneturvallisuustavoitteet	30
4.2	Nurmeksen yleiset liikenneturvallisuustavoitteet	31
4.3	Nurmeksen tarkennetut liikenneturvallisuustavoitteet	31
4.3.1	Liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman (koulutus-, valistus- ja tiedotustyön tavoitteet	31
4.3.2	Liikenneympäristösuunnittelun tavoitteet	32
4.4	Liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen	32
5	TOIMINTASUUNNITELMA	33
5.1	Alle 6-vuotiaat: Neuvola, päivähoito ja seurakunnan lapsityö	33
5.2	6–16 vuotiaat: Peruskoulu	34
5.3	16–19-vuotiaat: Kaupungin nuorisotyö, lukio ja muut keskiasteen oppilaitokset	36
5.4	18–64-vuotiaat työikäiset	37
5.5	Ikäihmiset ja liikuntarajoitteiset	38
5.6	Poliisi	39
6	VUOSITEEMAT	40
7	TIEDOTTAMINEN	42
8	JATKOTOIMENPITEET JA SEURANTA	43
9	LIITTEET	44

## 1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat ovat osa valtioneuvoston periaatepäätöstä, jonka tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia siten, että liikennekuolemien määrä on vuonna 2010 alle 250. Tavoitteeseen pääseminen vaatii entistä enemmän resursseja ja voimakkaampaa panostusta kaikilla liikenneturvallisuustyön sektoreilla.

Liikenneturvallisuustyön (koulutus-, valistus ja tiedotustyö) toimintasuunnitelmassa kartoitettiin liikenneturvallisuustyön nykytila Nurmeksessa. Tämän kartoituksen ja nykytilan tarpeiden pohjalta laadittiin toimintasuunnitelma ikäryhmittäisine toteuttamisohjelmineen. Näiden avulla pyritään tukemaan liikenneturvallisuustyön keskeistä tavoitetta, joka on liikenneonnettomuuksien vähentäminen. Pitkän tähtäyksen tavoitteena on, että jokapäiväiset käyttäytymismallit edistävät ja vahvistavat liikenneturvallisuutta. Näin turvataan liikenneturvallisuustyön omatoiminen jatkuvuus kuntatasolla.

Toimintasuunnitelmassa asetettiin tavoitteet, niiden toteuttamistapa sekä toteutuksen vastuuhenkilöt. Tämän ohella määriteltiin koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen painopistealueet sekä toimenpiteet eri väestöryhmien tavoittamiseksi ja liikenneturvallisuustietouden parantamiseksi.

Toimintasuunnitelman laadinnassa ja toteutuksessa keskeisessä roolissa ovat henkilöt, jotka päivittäisessä työssään ovat tekemisissä eri-ikäisten kaupunkilaisten kanssa. Tällä varmistetaan, että

- toiminta on osa päivittäistä työtä
- toteutus on taloudellisesti, ajallisesti ja henkilöresurssien perusteella mahdollista
- toiminta on mielekästä ja se kiinnostaa kohderyhmää
- toteuttajat hallitsevat asiansa

## 2 PERUSTIETOA NURMEKSESTA

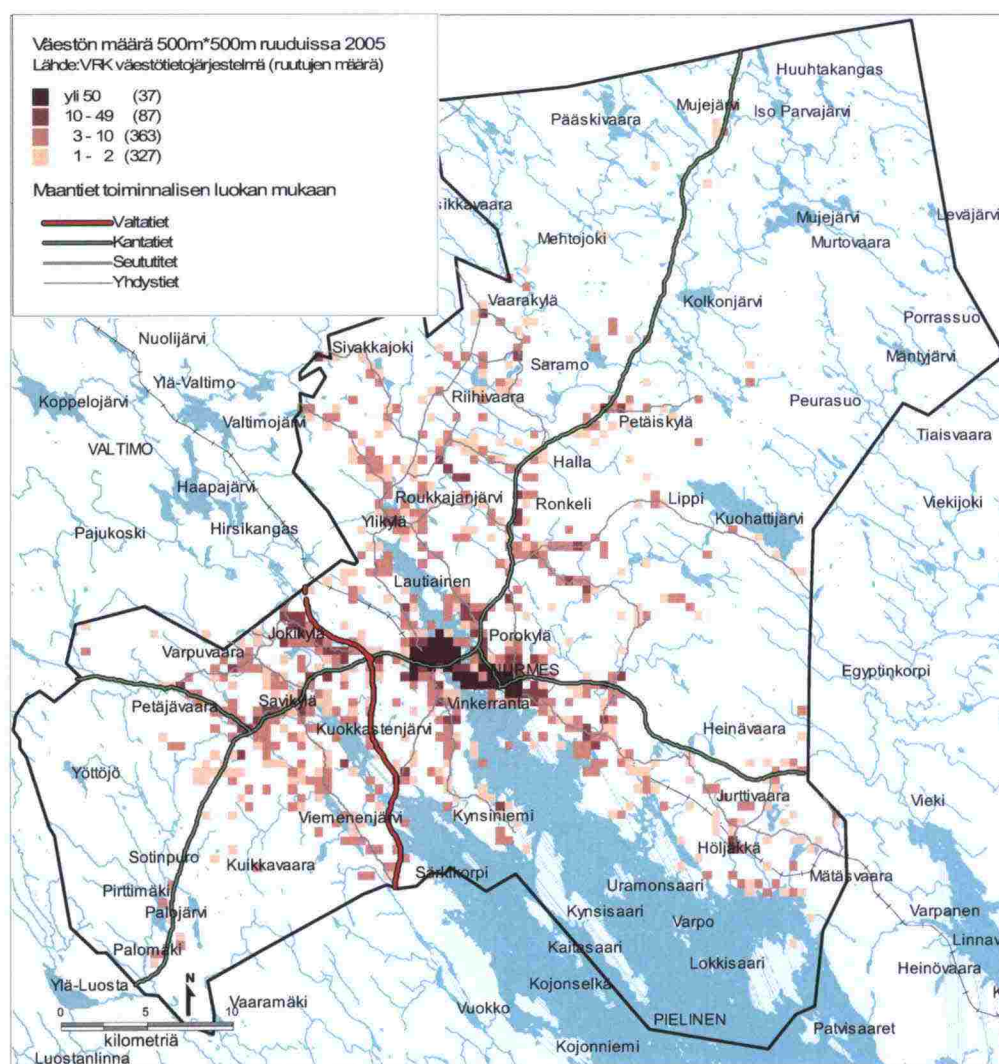
Nurmeksen kaupungin asukasluku on 9151 henkilöä (31.12.2005).

Asukkaista on:

- alle 16-vuotiaita 1470 (16,1%)
- 16–64-vuotiaita 5568 (60,8%)
- yli 64-vuotiaita 2113 (23,1%)

Pääosa asutuksesta on keskittynyt Pielisen pohjoispäässä olevaan keskustaajamaan. Väestön kehitys on ollut viime vuosina laskussa. Vuonna 2005 Nurmeksen väkiluku väheni 42 henkilöllä. Kasvua on ollut viime vuosina ainoastaan vanhemmissa ikäluokissa.

Kaupungin taajama-aste on 63,7 prosenttia eli asukkaista noin 3300 asuu haja-asutusalueella taajaman ulkopuolella.



Kuva 1. Suunnittelualue, väestön tiheys ja sijoittuminen.



### 3 NYKYTILANTEEN KARTOITUS

#### 3.1 Aiemmin tehdyt suunnitelmat

Vuonna 1994 valmistui Nurmeksen edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma, joka ei sisältänyt liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmaa. Suunnitelman liikenneympäristöä koskevista toimenpiteistä suuri osa on toteutettu ja osa on ajallisesti vanhentuneita.

Tässä suunnitelmassa kartoitettiin, kuinka Nurmeksessa tehdään käytännössä liikenneturvallisuustyötä. Kartoituksen perusteella laadittiin toimintasuunnitelma, jonka avulla pyritään yhtenäistämään osin hyviä toimintamalleja luotiin uusia nykyisiä tarpeita vastaavia liikenneturvallisuustyön toimintamalleja.

#### 3.2 Liikenneonnettomuudet Nurmeksessa

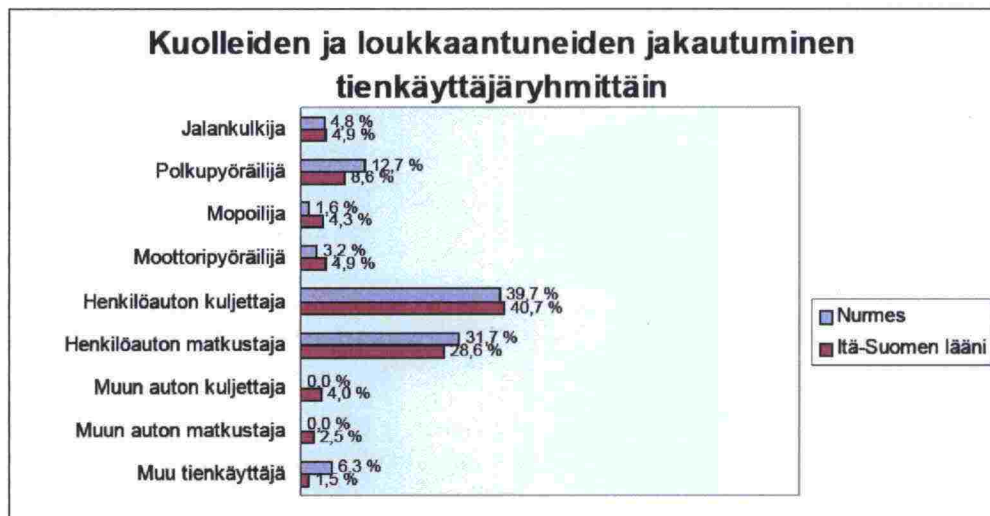
Liikennevakuutuskeskuksen mukaan onnettomuuskehitys Nurmeksen alueella on ollut, 1990-luvun lopun selvän vähenemisen jälkeen, lievässä nousussa koko 2000-luvun. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on 2000-luvulla vakiintunut noin 15 onnettomuuteen vuodessa.

Nurmeksen liikenteessä kuoli Tilastokeskuksen mukaan (poliisin tietoon tulleet onnettomuudet) vuosina 2001–2005 kolme henkilöä ja loukkaantui 72 henkilöä. Vuonna 2005 yksi henkilö ja loukkaantuneita oli 17. Loukkaantuneista suurin osa oli henkilöautossa kuljettajana tai matkustajana.

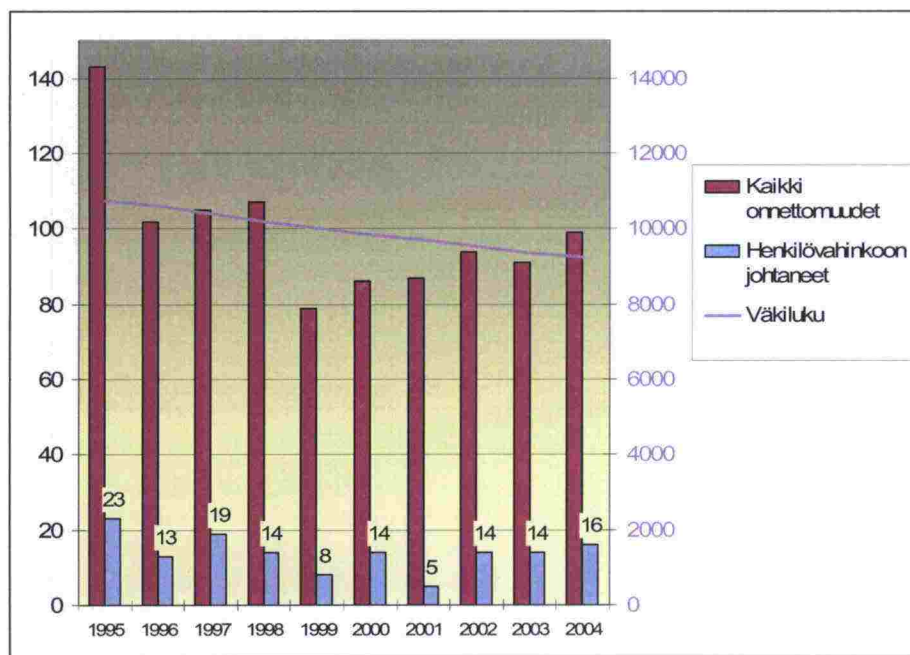
Huolestuttavinta Nurmeksessa on viime aikoina ollut alkoholin ja muiden huumausaineiden vaikutuksen alaisuudessa tapahtuneiden onnettomuuksien runsaus. Maanteillä poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa keskimäärin joka kuudennessa kuljettajalla on ollut rangaistavuuden ylittävä määrä alkoholia veressään. Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrä lieenee paljon suurempi, sillä esimerkiksi yksittäisonnettomuuksissa, jotka eivät johda henkilövahinkoon, rattijuopolla tuskin tulee mieleen kutsua poliisia paikalle. Huumaantuneena ajaminen on usein johtanut poliisin mukaan vaaraa aiheuttaviin takaa-ajotilanteisiin, ja pahimmassa tapauksessa tieltä suistumiseen ja henkilövahinkoon.

Liikennevahingoista suurin osa tapahtuu pysäköintialueilla, joilla ne eivät yleensä johda henkilövahinkoihin. Henkilövahinkoja sattuu eniten suorilla tieosuuksilla ja etuajo-oikeutetun tien risteyksissä. Poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista hieman yli puolet (52 %) on sattunut Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijan tilaston mukaan maanteillä ja loput kadulla ja muilla alueilla. Kaduilla ja pysäköintialueilla sattuneet peltikolarit jätetään hyvin usein ilmoittamatta poliisille, vakuutusyhtiöiden tietoon niistä kuitenkin tulee suurin osa.



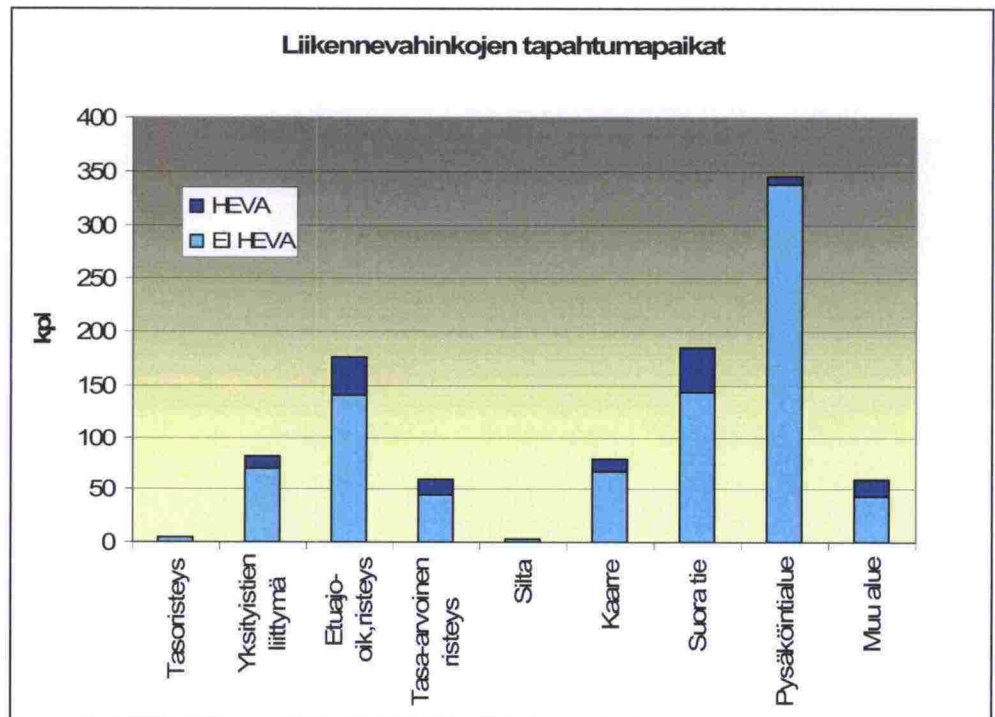


Kuva 2. Kuolleiden ja loukkaantuneiden jakaantuminen tienkäyttäjärhmittäin. Kuvan lähde: Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija/Liikenneonnettomuustilasto Nurmes

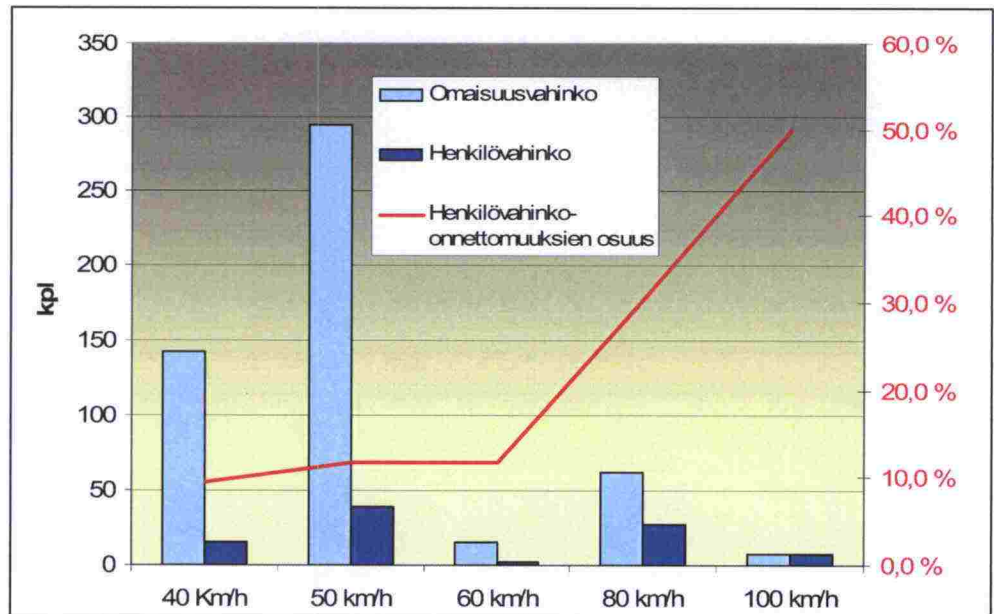


Kuva 3. Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys Nurmeksessa 1995–2004, Lähde: Liikennevakuutuskeskus

Suuri osa (80 %) liikennevahingoista tapahtuu taajamanopeuksilla (40 km/h tai 50 km/h nopeusrajoitusalueella). Henkilövahinkoon johtavista onnettomuuksistakin yli puolet (59 %) tapahtuu 40–50 km/h nopeusrajoitusalueella. Onnettomuuksien vakavuus kasvaa nopeustason kasvaessa. 40 km/h rajoitusalueella henkilövahinkoon johti kymmenesosa (9,6 %) onnettomuuksista, kun 100 km/h nopeusrajoitusalueella sattuneista onnettomuuksista henkilövahinko-onnettomuuksien osuus oli puolet.



Kuva 4. Liikennevahinkojen tapahtumapaikat Nurmeksessa vuosina 1995–2004, Lähde: Liikennevakuutuskeskus



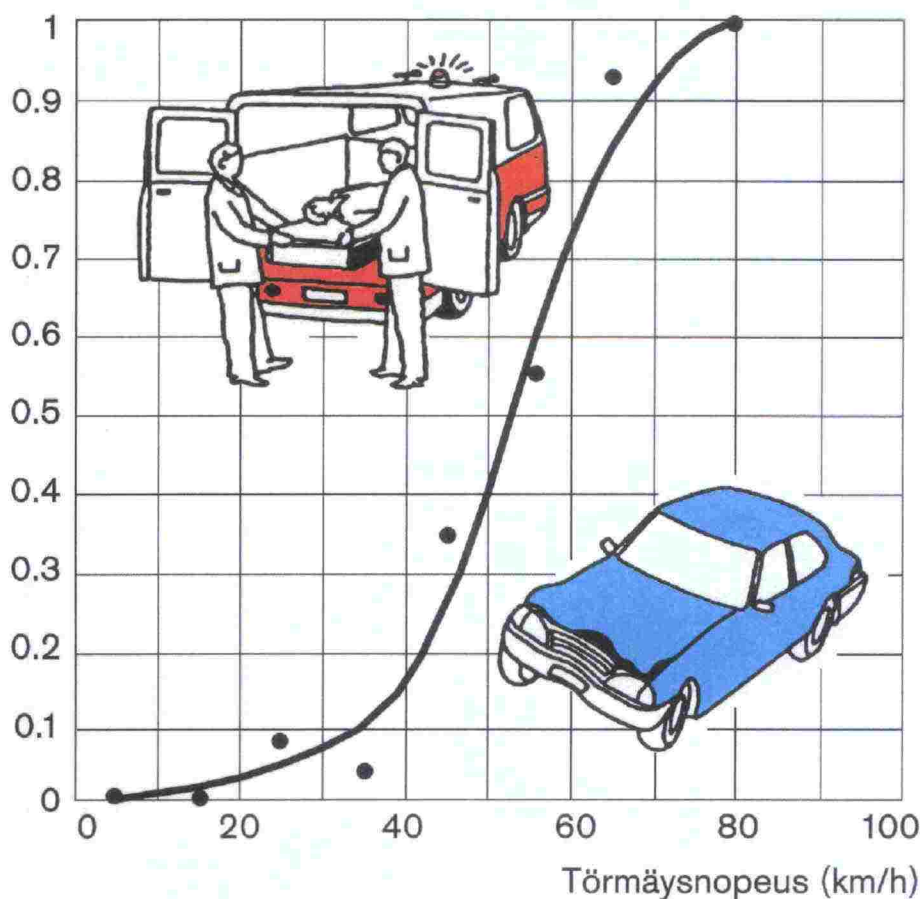
Kuva 5. Eri nopeusrajoitusalueilla tapahtuneet onnettomuudet Nurmeksessa vuosina 1995–2004, Lähde: Liikennevakuutuskeskus

Huomattavaa on, että vakuutusyhtiöiden tilastossa vain runsaassa 60 prosentissa onnettomuuksista on nopeusrajoitus tiedossa, mutta onnettomuuksien vakavuuden perusteella nämä olivat valtaosalta taajama-onnettomuuksia. Taajamissa sattui kaikista onnettomuuksista 76 prosenttia ja henkilövahinkoon johtaneistakin peräti 66 prosenttia.

Auton ja jalankulkijan tai pyöräilijän välinen törmäys johtaa nopeudesta riippumatta lähes aina henkilövahinkoon, mutta todennäköisyys kuolla tör-

mäyksessä kasvaa hyvin voimakkaasti nopeuden noustessa. Vaikutus on esitetty kuvassa 6.

### Kuoleman todennäköisyys

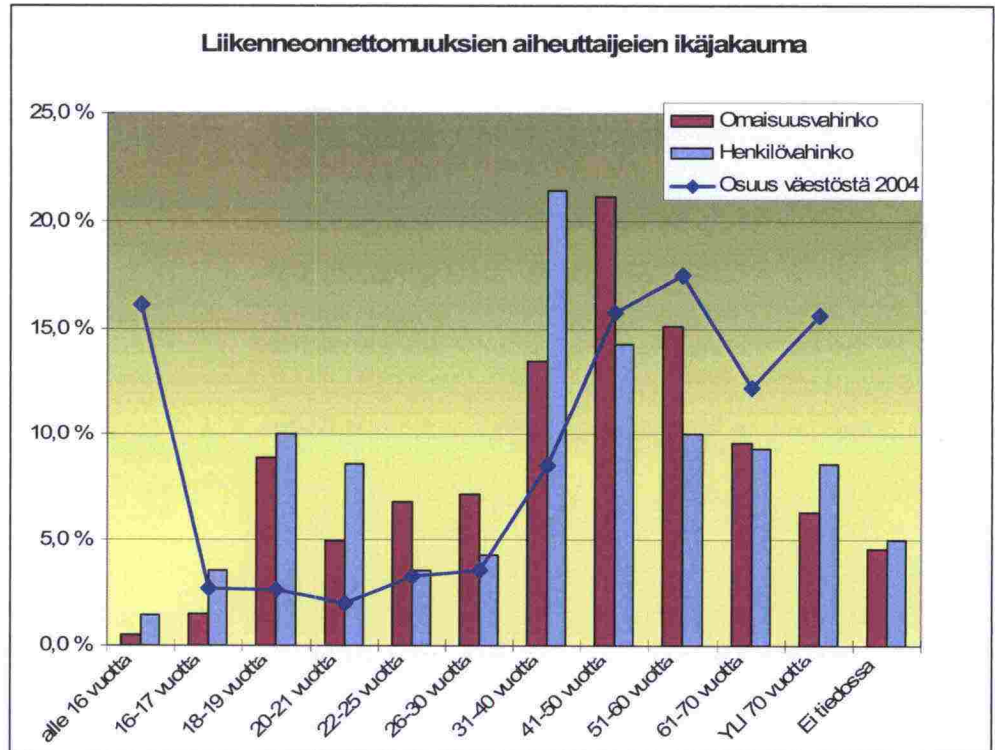


Kuva 6. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys eri törmäysnopeuksilla  
(Lähde: Eero Pasanen.)

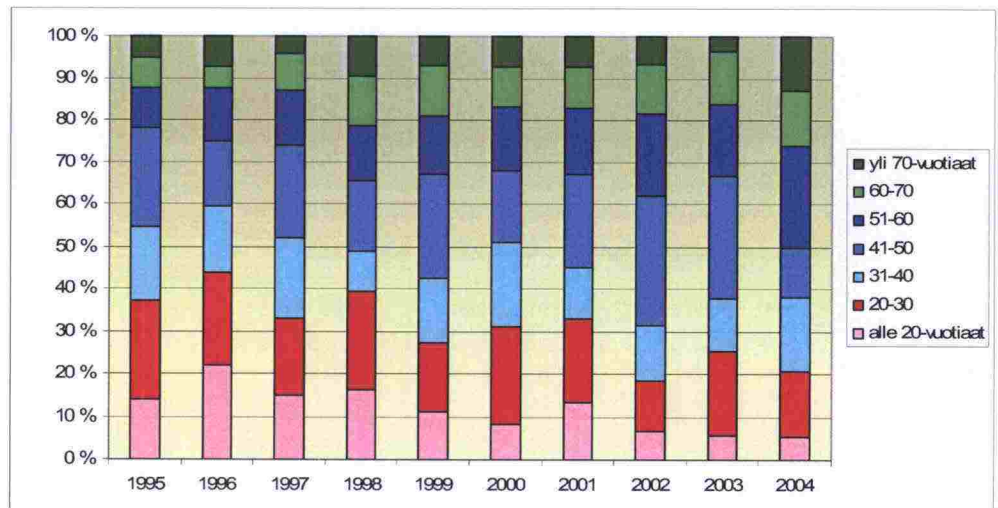
Nurmeksien väkilukuun suhteutettuna eniten liikenneonnettomuuksia aiheuttavat 18–19-vuotiaat juuri ajokortin saaneet nuoret. Heidän osuutensa nurmeslaisista on kolme prosenttia, mutta liikenneonnettomuuksista he aiheuttavat yhdeksän ja henkilövahingoista kymmenen prosenttia. Huomattavaa on myös tätä nuoremman ikäluokan, eli 16–17-vuotiaiden ja vielä nuorempien ikäluokkien osuus etenkin henkilövahinko-onnettomuuksien aiheuttajana. Tämä ikäluokka aiheuttaa onnettomuuksia kevyen liikenteen käyttäjänä, ja etenkin mopolla heidän riskinsä aiheuttaa liikenneonnettomuus on hyvin suuri (kuva 7).

51–60-vuotiaat ovat muun Suomen tapaan Nurmeksessakin suurin ikäluokka, mutta suhteessa määräänsä he aiheuttavat vähemmän onnettomuuksia. Myös tätä iäkkäämmät henkilöt aiheuttavat suhteellisesti vähemmän onnettomuuksia. Tilanne on kuitenkin muuttumassa, sillä pitempiaikainen trendi osoittaa, että ikääntyneiden henkilöiden osuus etenkin henkilövahinko-onnettomuuksien aiheuttajana on kasvussa. Sen sijaan nuorten kuljettajien osuus onnettomuuksien aiheuttajana on vähentynyt huomattavasti. Vuonna 1995 alle 20-vuotiaat aiheuttivat lähes 15 prosenttia liikenneonnettomuuksista ja vuonna 2004 enää viisi prosenttia onnettomuuksista (kuvat 7 ja 8).





Kuva 7. Liikenneonnettomuuksien aiheuttajien ikäjakauma keskimäärin vuosina 1995–2004 ja eri ikäluokkien osuus väestöstä vuonna 2004. Lähde: Liikennevakuutuskeskus

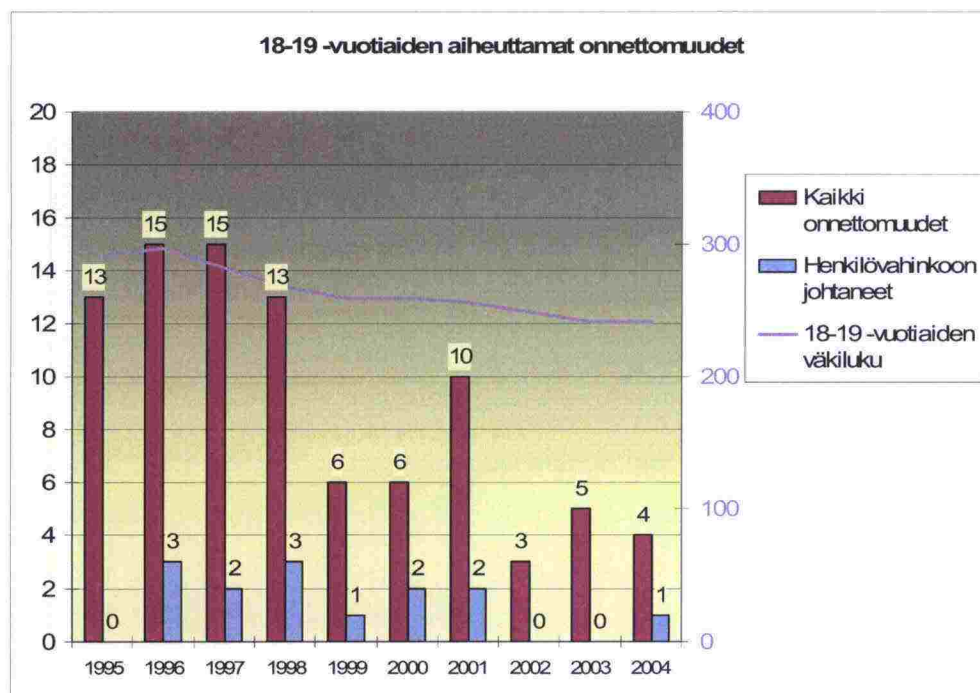


Kuva 8. Eri ikäluokkien osuuden muutos liikenneonnettomuuksien aiheuttajana Nurmeksessa 1995–2004 Lähde: Liikennevakuutuskeskus

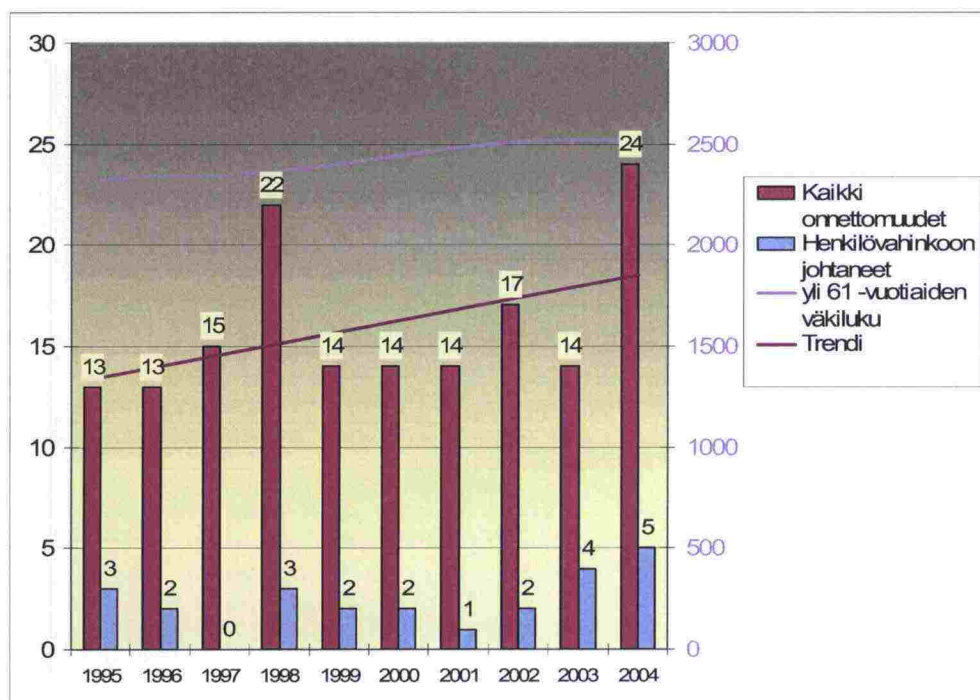
Liikenneturvallisuuden KVT-työtä on viime vuosina kohdennettu nuoriin ikäluokkiin vanhempien ikäluokkien jäädessä vähemmälle. Nurmeksessa väestön ikäluokat ovat pienentyneet huomattavasti, mikä näkyy myös onnettomuustilastoissa. Onnettomuudet ovat lisäksi vähentyneet huomattavasti enemmän kuin ikäluokka on pienentynyt. Vanhimpien ikäluokkien osuus onnettomuuksista onkin noussut. Tulevaisuudessa ikääntyneiden henkilöiden osuus väestöstä kasvaa Nurmeksessa entisestään. Lähitulevaisuuden iäkkäät myös autoilevat ja liikkuvat liikenteessä entistä enemmän, joten liikenneturvallisuustyön painopisteen kohdistamiselle vanhempiin ikäluokkiin on



perusteita. Samalla liikenneturvallisuustyön luonnetta tulee muuttaa enemmän "kasvatuksesta" valistuksen ja tiedottamisen suuntaan.



Kuva 9. Juuri auton ajokortin saaneiden 18-19-vuotiaiden aiheuttamat liikennevahingot Nurmeksessa 1995-2004.



Kuva 10. Yli 61-vuotiaiden aiheuttamat liikennevahingot Nurmeksessa 1995-2004.

Liikenneonnettomuudet ovat osallisille ja heidän omaisilleen aina henkilökohtainen tragedia. Sen lisäksi niiden yhteiskunnalliset kustannukset ovat suuret. Yksistään vuonna 2004 Nurmeks kaupungissa vakuusyhtiöt korvasivat pelkkiä omaisuusvahinkoja yli 180 000 eurolla. Henkilövahinko-

onnettomuudet tulevat kuitenkin vielä huomattavasti kalliimmiksi, sillä esimerkiksi yhden kuolemaan johtaneen onnettomuuden keskimääräiseksi kustannukseksi lasketaan 2,2 miljoonaa euroa ja loukkaantumisen kustannuskin on keskimäärin 330 000 euroa. Inhimillisiä kärsimyksiä ei voi edes mitata rahassa. Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijan mukaan liikenneonnettomuuksista aiheutuneet laskennalliset kustannukset ovat Nurmeksessa keskimäärin lähes viisi miljoonaa euroa vuodessa.

### 3.3 Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia

Nurmeksien liikenneturvallisuussuunnitelman pohjaksi järjestettiin kysely. Se suunnattiin erikseen koululaisille ja muille kuntalaisille, jolloin vastaukset saatiin erikseen väestöryhmittäin. Yhteensä kyselyyn saatiin vastauksia 438 kpl, joista koululaisia oli 305 kpl ja muita kuntalaisia 133 kpl. Koululaiset vastasivat kyselyyn pääasiassa paperilomakkeilla ja muut enimmäkseen internetin kautta. Yhteensä nurmeslaisista vastasi kyselyyn noin viisi prosenttia väestöstä. Kyselyyn vastanneiden voi katsoa edustavan kotitalouksien kautta hieman tätä suurempaakin väestöryhmää (keskimäärin vastanneiden taloudessa asui noin 2,9 henkeä)

Kyselyyn vastanneita kuntalaisia oli yhteensä 133 kpl, joista naisia oli 57 kpl ja miehiä 40 kpl. Vastaajista 36 ei ilmoittanut sukupuoltaan. Vastaajien keski-ikä oli noin 43 vuotta.

Lomakkeessa kysyttiin yleisiä liikenneturvallisuutta heikentäviä tekijöitä, turvavälineiden käytön yleisyyttä ja vastaajien mieleisiä liikenneturvallisuustiedon jakelutapoja. Lisäksi nurmeslaisten liikenneturvallisuusasenteita mitattiin liikenneturvallisuuteen liittyvillä väittämillä, joita on aiemmin käytetty koko valtakunnan tasolla LINTU-projektin osaraportissa 9: Kansalaisten mielipide liikkumisesta ja turvallisuudesta.

Kyselyssä kartoitettiin myös liikenneympäristön ongelmapaikkoja ja haettiin niihin parannusehdotuksia. Nämä on esitetty liikenneympäristöä käsittelevässä raportissa.

#### Koululaiskysely

Koulujen kautta kysely kohdennettiin erityisesti ensimmäisten, viidensien ja kahdeksansien luokkien oppilaille, joista ikäryhmistä vastasivat lähes kaikki oppilaat. Vastaajista ensimmäisen luokan oppilaita oli 55, viidennen luokan oppilaita 99 ja kahdeksannen luokan oppilaita 88 henkilöä. Muilta luokkasteilta vastaajia oli 28. 35 koululaista ei ilmoittanut luokka-astettaan.

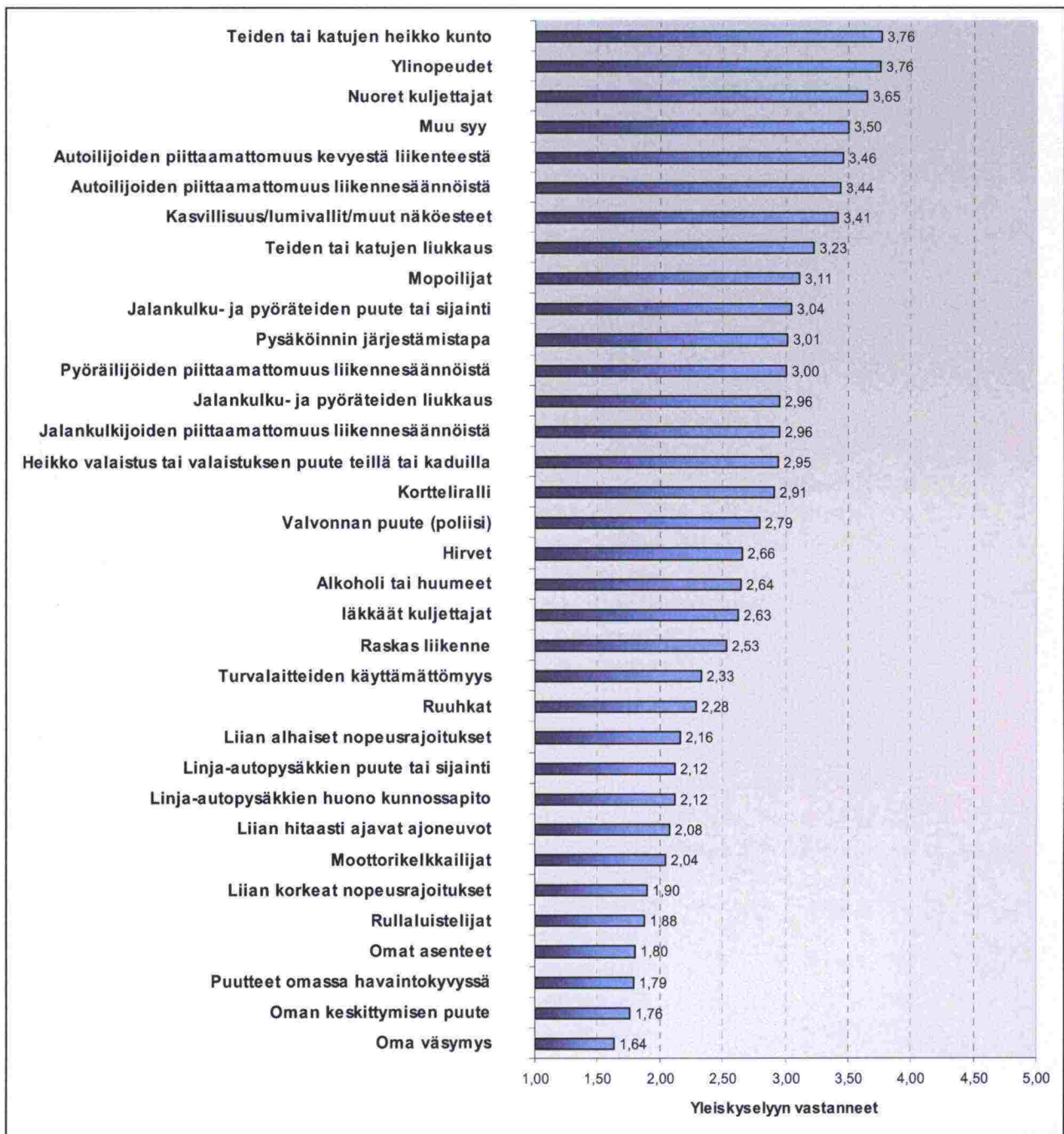
#### 3.3.1 Merkittävimmät liikenneturvallisuusongelmat

Nurmeksien kuntalaiset kokivat liikenneturvallisuuskyselyssä merkittävimmiksi liikenneturvallisuutta vaarantaviksi tekijöiksi teiden tai katujen heikon kunnon, ylinopeudet, nuoret kuljettajat sekä autoilijoiden piittaamattomuuden sekä kevyestä liikenteestä että liikennesäännöistä (kuva 11). Myös kasvillisuus, lumivallit ja muut näköesteet, teiden liukkaus ja mopoilijat koettiin monien mielestä ongelmallisiksi. Sen sijaan omat asenteet, havaintokyky, kes-



kittymisen puute tai oma väsymys liikenteessä olivat koetuista ongelmista pienimpiä. Muissa syissä yksittäisinä mainintoja saivat hidastetöyssyt, valaistus, epäselvät liikennejärjestelyt, suojateiden puute sekä sujuvuuden ja kohteliaisuuden puute liikenteessä.

Keskimäärin suurimmaksi ongelmaksi koettu teiden ja katujen heikko kunto pitää oletettavasti sisällään osin myös heikkoa kunnossapitoa. Yleisesti ottaen suurimmiksi koettuihin ongelmiin voidaan vaikuttaa parhaiten koulutuksella, valistuksella ja tiedottamisella.



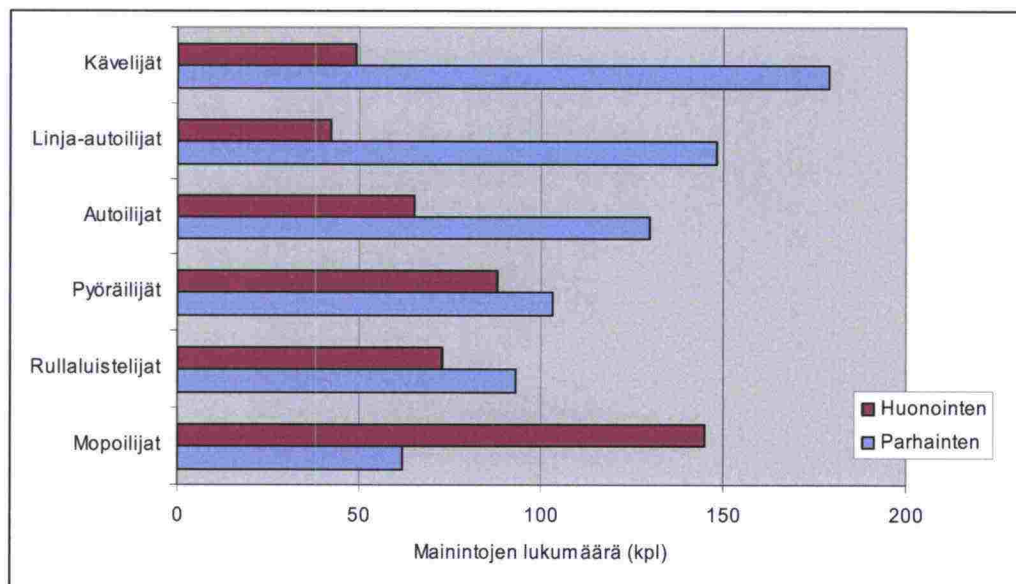
Kuva 11. Yleiskyselyyn vastanneiden arviointi Nurmeksien liikenneturvallisuusongelmista asteikolla 1–5 (1 = ei ongelmia, 5 = suuri ongelma).



Kuva 12. Pyöräilyä ilman kypärää Nurmeksessa

### Koululaisten mielestä kävelijät noudattivat sääntöjä parhaiten

Koululaisten mielestä parhaiten liikennesääntöjä noudattavat kävelijät (179 mainintaa) ja huonoiten mopoilijat (145 mainintaa). Hyvin liikennesääntöjä noudattavat myös linja-autoilijat ja autoilijat, mutta pyöräilijät ja rullaluistelijat saivat koululaisilta lähes yhtä paljon parhaiten ja huonoiten -mainintoja. Huonoiten liikennesääntöjä noudattaviksi mainittiin muun muassa koiran ulkoiluttajat flekseineen, lenkkeilijät, humaltuneet ja rekat.



Kuva 13. Liikennesääntöjen noudattaminen eri ryhmissä koululaisten mielestä.

### Pyöräteiden ja jalkakäytävien kunto koululaisten mielestä

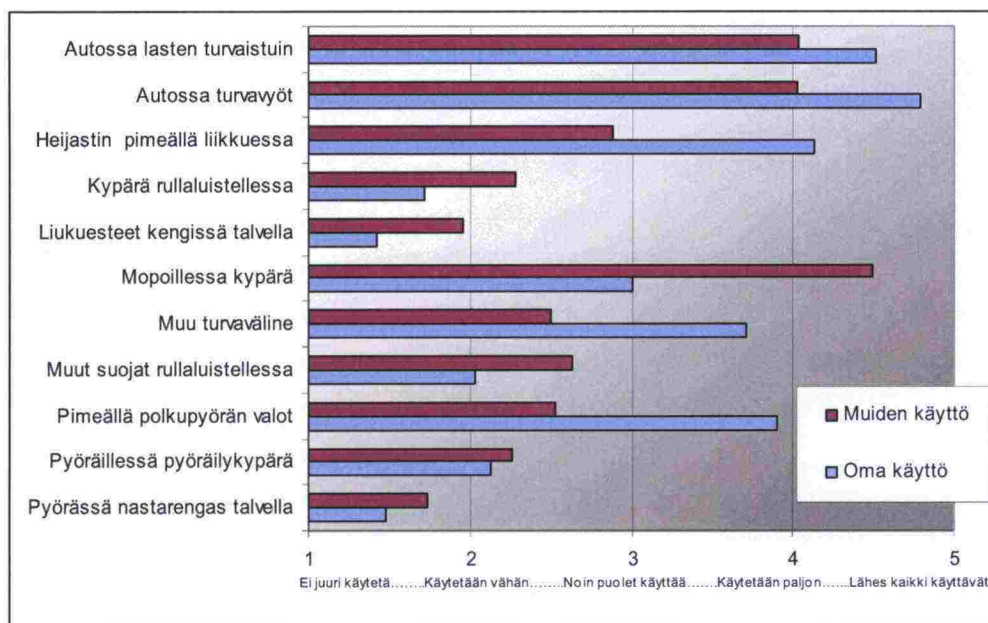
Kyselyssä tiedusteltiin, kokevatko koululaiset pyöräteiden ja jalkakäytävien kunnan talvisin heikoksi. Vastanneista koululaisista 41 prosenttia ilmoitti, että pyörätiet ja jalkakäytävät ovat talvisin joskus hyvin ja joskus huonosti aurattu tai hiekoitettu. Noin kolmasosan mielestä nämä olivat yleensä hyvin ja noin 15 prosentin mukaan enimmäkseen huonosti hoidettu. 15 prosenttia ei osannut sanoa mielipidettään.



### 3.3.2 Turvavälineiden käyttö

Kyselyssä kysyttiin, kuinka usein nurmeslaiset käyttävät itse eri turvavälineitä ja miten he arvelevat muiden nurmeslaisten niitä käyttävän.

Kyselyn perusteella käytetyimpiä turvavälineitä olivat autossa turvavyöt ja lastenistuin sekä mopoilla kypärä (kuva 14). Pääsääntöisesti nurmeslaiset uskovat itse käyttävänsä turvavälineitä hieman muita useammin. Tosin mopo- ja pyöräilykypärää, suojia rullaluistellessa, liukuesteitä kengissä sekä pyörässä nastarengas talvella uskottiin muiden käyttävän itseä enemmän. Turvavälineistä pyöräilykypärän käyttö on vähäistä, vaikka sen hyöty polkupyöräilijöiden kuolemien ja vakavien päävammojen ehkäisemisessä on kiistaton. Muina käytettyinä turvavälineinä vastaajat mainitsivat mm. turvavarustellun auton ja koiranheijastimet.



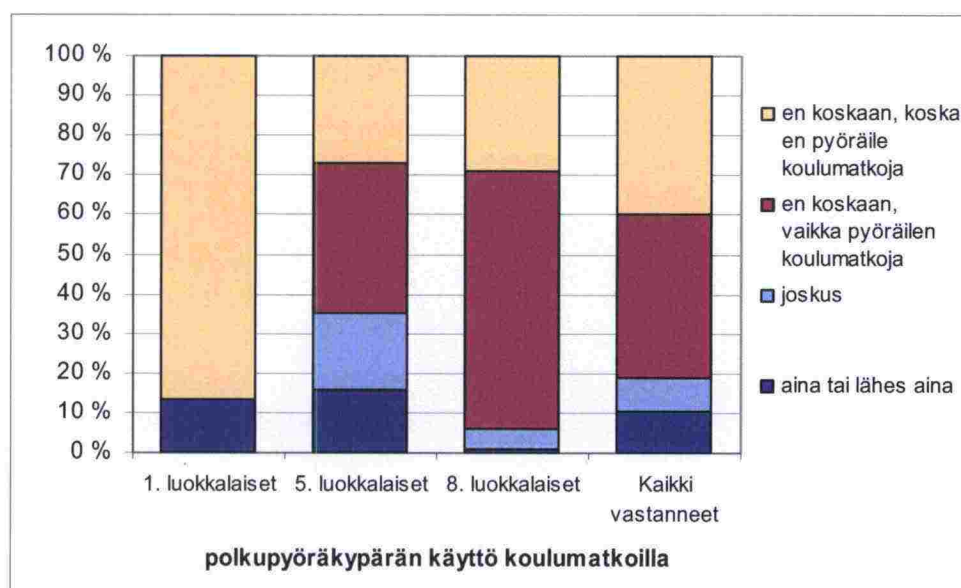
Kuva 14. Kuntalaisten turvavälineiden käyttö.

Kyselyssä tiedusteltiin myös koululaisilta turvavälineiden käyttöä eri kulkumuodoilla liikuttaessa (taulukko 1). Kyselyn perusteella Nurmeksien koululaiset käyttävät aikuisten tavoin pyöräilykypärää vähän, sillä vain 10 prosenttia ilmoitti käyttävänsä pyöräilykypärää aina tai lähes aina koulumatkoilla pyöräillessä. Yli 40 prosenttia koululaisista ei käytä kypärää laisinkaan koulumatkoilla. Sen sijaan vapaa-ajalla koululaiset käyttävät pyöräilykypärää enemmän. Myös valojen käyttö pimeällä pyöräillessä on suhteellisen vähäistä. Turvavyön käyttäminen autossa ja heijastimen käyttö pimeällä liikuttaessa on sen sijaan yleisempää.

Taulukko 1. Koululaisten turvavälineiden käyttö.

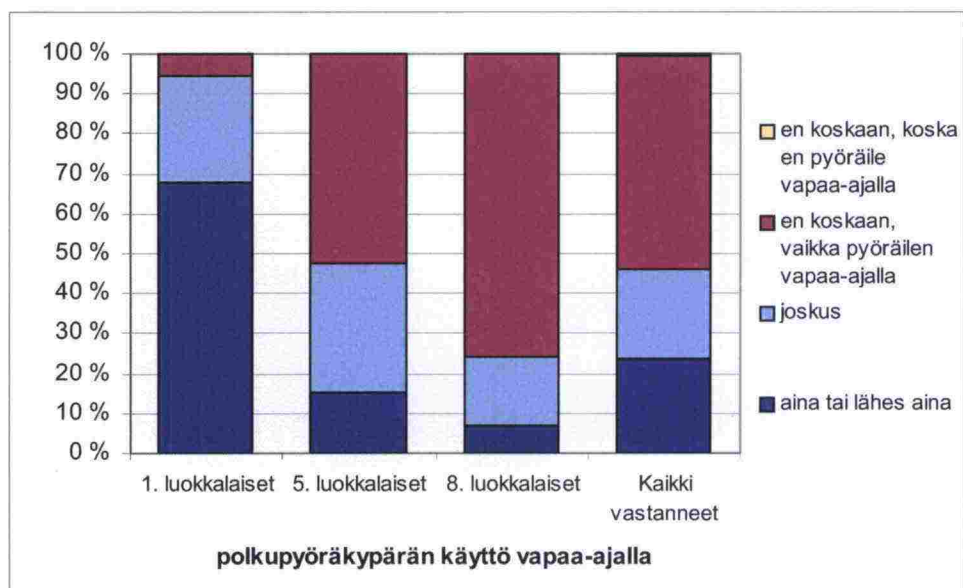
	Aina tai lähes aina	Joskus	En koskaan	En käytä kyseistä kulkutapaa	yht.
Koulumatkoilla pyöräilykypärää	28	23	112	108	271
%-osuus	10,33	8,49	41,33	39,85	100
Vapaa-aikana pyöräilykypärää	66	62	148	1	277
%-osuus	23,83	22,38	53,43	0,36	100
Pimeällä pyöräillessä valoja	38	74	104	61	277
%-osuus	13,72	26,71	37,55	22,02	100
Pimeällä liikkuesssa heijastinta	173	40	63	-	276
%-osuus	62,68	14,49	22,83	-	100

Luokka-asteittain tarkasteltuna koululaisten pyöräilykypärän käytössä on huomattavia eroja. Ensiluokkalaisista vain pieni osa pyöräilee koulumatkan-  
 sa, ja he käyttävät pyöräilykypärää lähes aina tai aina (kuva 15). Sen sijaan  
 viidennellä ja varsinkin kahdeksannella luokalla sellaisten oppilaiden osuus  
 kasvaa, jotka eivät oman ilmoituksensa mukaan käytä kypärää koskaan  
 vaikka pyöräilevät koulumatkoja. (koulukohtaisia eroja pyöräilykypärän  
 käytössä?)



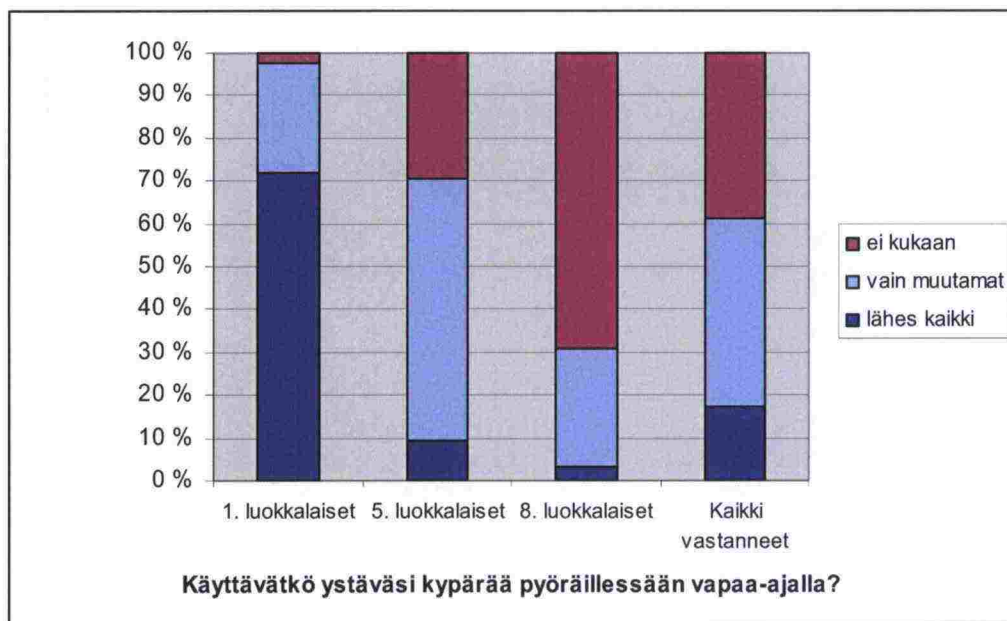
Kuva 15. Pyöräilykypärän käyttö koulumatkoilla luokka-asteittain.

Koululaisten pyöräilykypärän käytössä vapaa-ajalla on myös eroja luokka-  
 asteittain (kuva 16). Lähes kaikki ensimmäisen luokan oppilaat käyttävät  
 myös vapaa-ajalla pyöräillessään kypärää, mutta tällaisten oppilaiden osuus  
 laskee selvästi vanhemmissa ikäryhmissä.



Kuva 16. Pyöräilykypärän käyttö vapaa-ajalla luokka-asteittain.

Koululaisten omassa ja arvioidussa kavereiden pyöräilykypärän käytössä ei ole suurta eroa. Koululaiset arvioivat olevansa itse hieman kavereitaan aktiivisempia pyöräilykypärän käytössä. Kun kaikista koululaisista 22 prosenttia vastasi vapaa-ajallaan itse käyttävänsä aina tai lähes aina pyöräilykypärää, arvelivat vastaajat kavereiden käyttävän pyöräilykypärää 19-prosenttisesti.

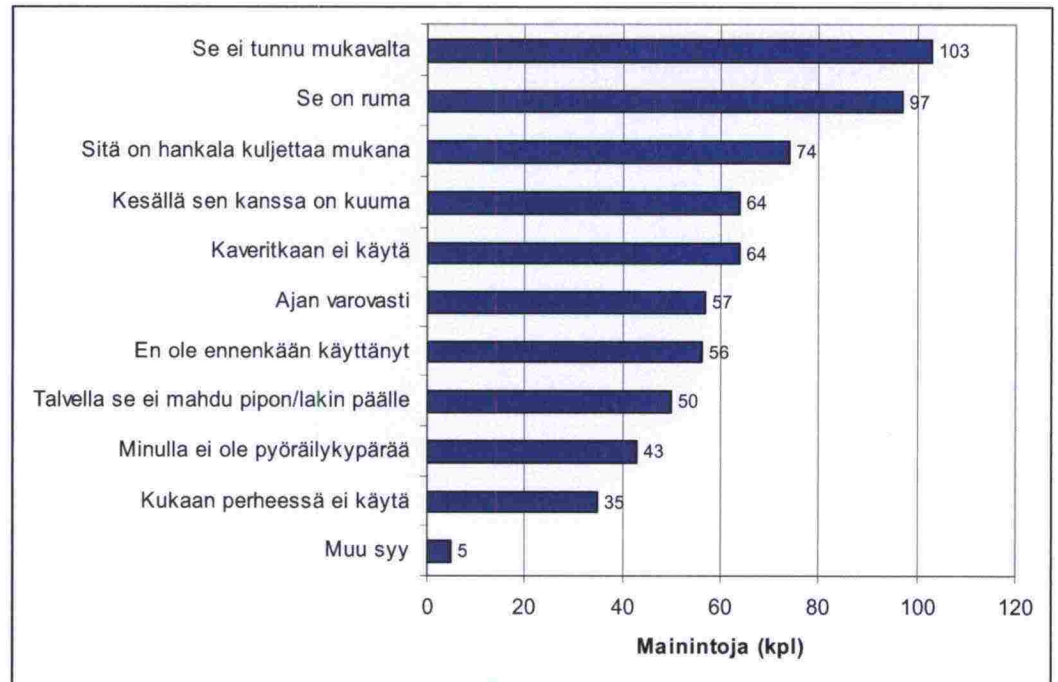


Kuva 17. Ystävien pyöräilykypärän käyttö luokka-asteittain.

Kyselyn perusteella koululaisten pyöräilykypärän käyttämättömyyden suurimpana syynä on sen käytön ja kuljetuksen epämukavuus (kuva 18). Monivalintavaihtoehtoissa käytön epämukavuus sai 103 mainintaa, kuljettamisen hankaluus 74 mainintaa, kuumuus kesällä 64 mainintaa ja se, ettei kypärä mahdu talvella pipon alle tai lakin päälle 50 mainintaa. Epämukavuuden lisäksi muut käyttämättömyyden syyt ovat kavereilta ja perheeltä saatu esimerkki (yhteensä 99 mainintaa), rumuus (97 mainintaa), varovainen ajotapa



(57 mainintaa) ja kypärän puuttuminen (43 mainintaa). Muutamat koululaiset vastasivat myös käyttämättömyyden syiksi unohtamisen, laiskuuden tai kiusaamisen.



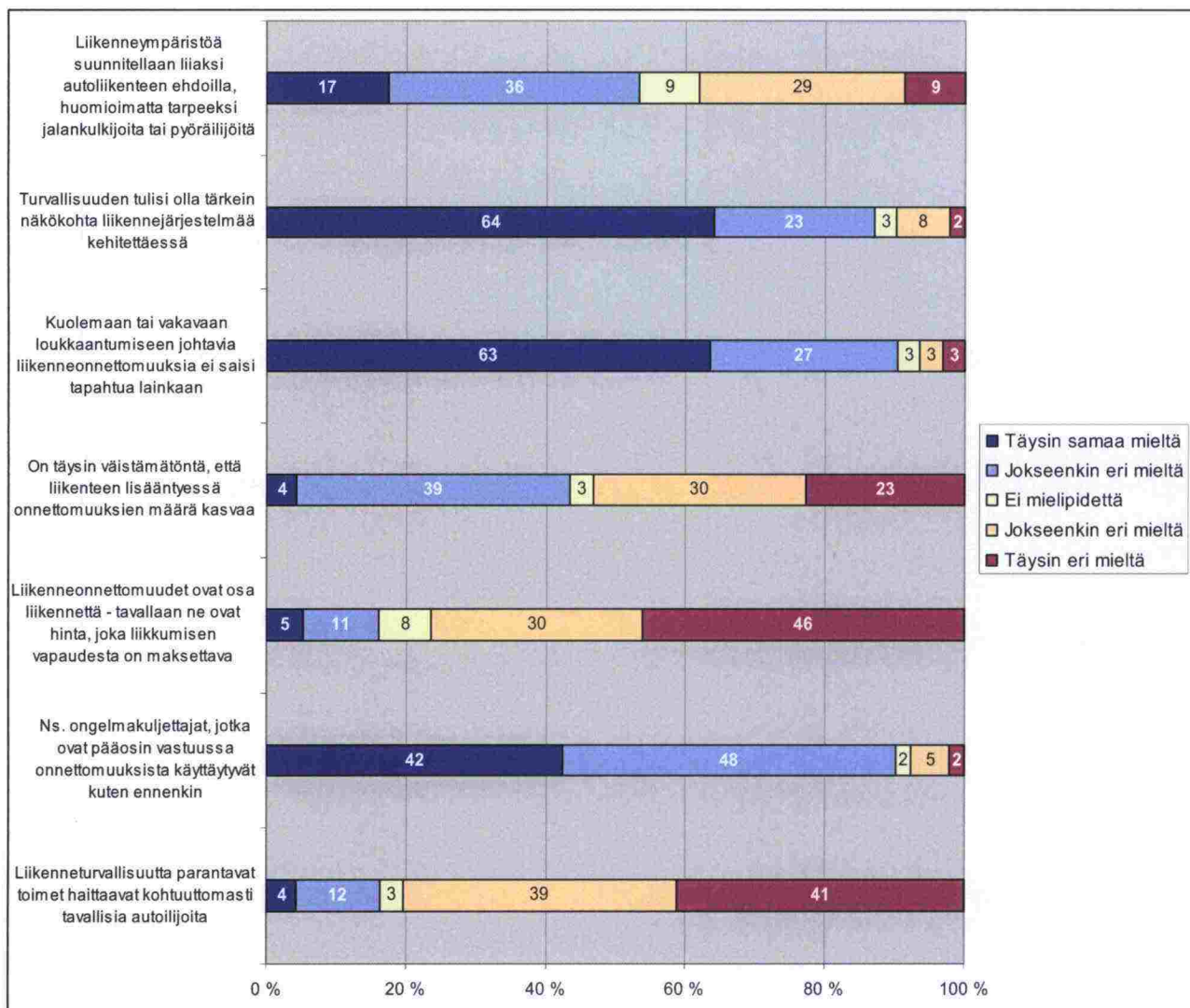
Kuva 18. Nurmelaisten koululaisten pyöräilykypärän käyttämättömyyden syyt.

### 3.3.3 Asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan

Liikennekäyttäytymisessä näkyvät yhteiskunnassa muutenkin esillä olevat arvot ja asenteet. Kiireinen ja itsekeskeinen elämäntapa näkyy kovenevissa liikenneasenteissa. Tässä kyselyssä mitattiin asenteita erilaisilla liikenneturvallisuuteen liittyvillä väittämillä. Samoja väittämiä on käytetty aiemmin valtakunnallisissa tutkimuksissa, joten näin voitiin verrata nurmeslaisten asenteita muiden suomalaisten asenteisiin. Vertailussa täytyy ottaa kuitenkin huomioon, että kyselyjen kohderyhmät saattavat hieman poiketa toisistaan. Nurmeksessa kyselyä jaettiin runsaasti koulujen kautta, jolloin lapsiperheiden osuus vastaajissa painottui. Eri aikoina tehdyt kyselyt eivät ole myöskään täysin vertailukelpoisia, mikäli yleinen asenneilmasto on vuosien kuluessa muuttunut. Myös se, että ylipäänsä vastaa liikenneturvallisuuskyselyyn, osoittaa jonkinlaista kiinnostusta liikenneturvallisuutta kohtaan.

Nurmeslaiset kannattavat muiden suomalaisten tapaan niin sanottua nollavi-siota (katso kappale. 4.1), jonka mukaan turvallisuuden tulisi olla tärkein asia liikennejärjestelmää kehitettäessä ja vaikeaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi lainkaan tapahtua.





Kuva 19. Nurmeslaisten asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan.

Nurmeslaisista vain 16 prosenttia oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – liikkumisen vapaudesta maksettava hinta. Osuus oli selvästi pienempi kuin muilla suomalaisilla, joista yli neljännes oli väittämän kanssa samaa mieltä.

Muotoiltaessa väittämä hiukan toisin nurmeslaisista noin 40 prosenttia on sitä mieltä, että liikenteen kasvun seurauksena onnettomuuksien määrä jossain määrin kasvaa. Kaikista suomalaista yli puolet on väittämän kanssa samaa mieltä. Tämä kuvastaa, että Nurmeksessa uskotaan muuta maata enemmän, että liikenneturvallisuutta voidaan parantaa liikenneturvallisuustyötä tekemällä.

Tosiasia on, että vaikka autojen määrä on Suomessa jatkuvasti kasvanut, on liikenteessä kuolleiden määrä samanaikaisesti vähentynyt. Synkin tilanne oli 1970-luvun alussa, jolloin liikenteessä kuoli lähes 1200 henkilöä vuodessa. Tieliikenteessä kuolleiden määrä on nykyisin samalla tasolla kuin 1950-luvun alussa, jolloin autoja oli noin 61 000. Nyt ajoneuvoja on yli nelikymmenkertainen määrä eli 2,6 miljoonaa.

Nurmeslaisista yhteensä 53 prosenttia on täysin tai jokseenkin sitä mieltä, että liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella. Tämä vastaa muiden suomalaisten mielipidettä, sillä suomalaisista 55 prosenttia on väittämän kanssa samaa mieltä. Kuitenkin nurmeslaisista yli kolmannes kokee, että myös liikenneympäristön suunnittelussa huomioidaan myös kevytliikenne, muista suomalaisista vain 19 prosenttia kokee samoin.

Selvän enemmistön mielestä liikenneturvallisuutta parantavat toimet eivät haittaa kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita.

90 prosenttia nurmeslaisista ajattelee, että ns. ongelmakuljettajat ovat täysin tai jokseenkin vastuussa onnettomuuksista, eikä heidän käyttäytymiseensä voida vaikuttaa. Tavallisten autoilijoiden ei juuri uskota aiheuttavan onnettomuuksia. Kysymyksessä ei määritelty ongelmakuljettajaa – tarkoitetaanko sillä rattijuoppoja ja kaahareita vai voivatko ”tavallisetkin” autoilijat välillä muuttua ongelmakuljettajiksi esimerkiksi kiireen tai ärsyyntymisen vuoksi.

### 3.3.4 Nurmeslaisilla uskoa liikenneturvallisuustyöhön

Kuntalaiset kokivat merkittävimiksi liikenneturvallisuutta vaarantaviksi tekijöiksi teiden tai katujen heikon kunnon, ylinopeudet, nuoret kuljettajat sekä autoilijoiden piittaamattomuuden sekä kevyestä liikenteestä että liikennesäännöistä. Sen sijaan omat asenteet, havaintokyky, keskittymisen puute tai oma väsymys liikenteessä olivat koetuista ongelmista pienimpiä. Keskimäärin suurimmaksi ongelmaksi koettu teiden ja katujen heikko kunto pitää oletettavasti sisällään osin myös heikkoa kunnossapitoa. Yleisesti ottaen suurimmiksi koettuihin ongelmiin voidaan vaikuttaa parhaiten koulutuksella, valistuksella ja tiedottamisella.

Kyselyn perusteella käytetyimpiä turvavälineitä olivat autossa turvavyöt ja lastenistuimet sekä mopoilla kypärä. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä, vaikka sen hyöty kuolemien ja vakavien päävammojen ehkäisemisessä on kiistaton. Ensiluokkalaisista vain pieni osa pyöräilee koulumatkansa, ja he käyttävät pyöräilykypärää lähes aina. Sen sijaan viidennellä ja varsinkin kahdeksannella luokalla kypärää käyttämättömien oppilaiden osuus kasvaa. Suurimpana syynä on kypärän käytön ja kuljetuksen epämukavuus.

Myös valojen käyttö pimeällä pyöräillessä on suhteellisen vähäistä. Turvavyön käyttäminen autossa ja heijastimen käyttö pimeällä liikuttaessa on sen sijaan yleisempää.

Nurmeslaiset kannattavat muiden suomalaisten tapaan nollavisiota, jonka mukaan turvallisuuden tulisi olla tärkein asia liikennejärjestelmää kehitettäessä ja vaikeaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi lainkaan tapahtua.

Nurmeslaisista vain 16 prosenttia oli samaa mieltä siitä, että liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – liikkumisen vapaudesta maksettava hinta. Osuus oli selvästi pienempi kuin muilla suomalaisilla, joista yli neljännes oli väittämän kanssa samaa mieltä. Nurmeksessa uskotaan muuta maata enemmän, että liikenneturvallisuutta voidaan parantaa liikenneturvallisuustyötä tekemällä. Selvän enemmistön mielestä liikenneturvallisuutta parantavat toimet eivät haittaa kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita.



### 3.4 Liikennekasvatustyöryhmän näkemyksiä nykytilasta

Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenten edustamille toimialoille jaettiin kysely, jolla kartoitettiin liikennekasvatuksen nykytilaa. Tässä kysyttiin, kuinka liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus-, ja tiedottamistyötä on järjestetty toimialalla, koetaanko sen määrä riittäväksi, millaisia puutteita sen järjestämisessä on ja kuinka sitä tulisi kehittää.

Kyselyyn saatiin vastaukset nuorisovaltuuston edustajalta, koulutoimelta (alakoulu, yläkoulu, lukio ja ammatillinen koulutus), päivähoidolta (ryhmäperhepäivähoito ja päiväkodit), vanhusneuvostolta (iäkkäitten ja liikuntarajoitteisten pienryhmä).

#### 3.4.1 Peruskoulut, lukiot ja ammatillinen koulutus

Peruskoulujen opetussuunnitelmissa liikenneturvallisuutta tuodaan hyvin esille. Esimerkiksi 1–2-luokkalaisten opetussuunnitelmassa tavoitteena on ohjata lasta oikeaan liikennekäyttäytymiseen: *"Perusopetuksen tulee antaa oppilaalle ikäkauteen liittyvät valmiudet toimia erilaisissa toimintaympäristöissä ja tilanteissa turvallisesti."*

3–9-luokkien opetussuunnitelmissa pyritään myös opastamaan vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen. Liikenneturvallisuus on erittäin hyvin integroitu eri oppiaineisiin. Esimerkiksi 3–5-luokkalaisten matematiikan opetuksessa *liikenneaiheista kerätään tilastoja ja laaditaan taulukoita ja diagrammeja.*

Myös koulukuljetusten turvallisuudesta löytyy mainintoja opetussuunnitelmissa. Esimerkiksi esikoululaisten opetussuunnitelmassa todetaan, että *kuljetuksessa noudatetaan yleistä tieliikennelakia ja koulukuljetuksille erikseen annettuja asetuksia.* 3–9-luokkalaisten suunnitelmassa annetaan vielä hyvin tarkat ohjeet myös koululaiskuljettajille:

*Kuljettaja on kasvattaja turvalliseen liikennekäyttäytymiseen ja turvavöiden käyttöön, ja hän antaa lapsille mallin siitä, kuinka liikenteessä tulee toimia. Kuljettajan on toimittava lasten kanssa myös tasapuolisesti ja johdonmukaisesti. Kuljetusten aikana oppilaan pitää noudattaa annettuja turvallisuusohjeita ja käyttäytyä asiallisesti. Ongelmatilanteet hänen on kyettävä ratkaisemaan keskustellen. Kuljetusten aikana oppilaan pitää noudattaa annettuja turvallisuusohjeita ja käyttäytyä asiallisesti.*

Vaikka opetussuunnitelmissa liikennekasvatusta tuodaan hyvin esille eri oppiaineiden yhteydessä, silti erään vastaajan mukaan *liikennekasvatus ei sisälly tällä hetkellä suoraan minkään oppiaineen opetussuunnitelmaan.*

Kyselyvastausten mukaan kouluissa on viimeisen vuoden aikana annettu kuitenkin myös käytännössä liikennekasvatusta, -valistusta ja tiedotusta. Alaluokilla liikennekasvatusta on vuosittain syyslukukaudella ns. aihekokonaisuutena jokaisella luokka-asteella. Erityisesti kouluvuosien alkaessa käsitellään liikennesääntöjä, koulumatkan turvallisuutta ja liikennevälineitä.

Yläluokilla ja lukiossa liikennekäyttäytymiseen on kiinnitetty huomiota erityisesti retkien ja liikuntatunnille siirtymisen yhteydessä. Lisäksi poliisi on vierailut kouluilla puhumassa liikenneturvallisuudesta. Lukiossa on myös ollut koulutusta ajoneuvoliikenteestä koulun piha-alueella.



Suurin osa vastaajista pitää annettavan liikennekasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksen määrää riittämättömänä. Osa pitää kuitenkin koulun antaman liikennekasvatuksen määrää riittävänä, tosin esimerkiksi poliisin vierailuja kouluille toivottaisiin useammin.

Suurimmaksi ongelmaksi liikennekasvatuksen järjestämisessä työntekijöiden kannalta nähdään mm. henkilökunnan koulutuksen puute, lisäksi osa vastaajista katsoo, ettei materiaalia ole tarpeeksi. Puutetta on myös resursseista, erityisesti ajasta. Lisäksi epäselvyyttä on siitäkin kenen vastuulla liikennekasvatuksen antaminen on. Lisäksi kaivattaisiin enemmän asiantuntijavierailuja.

Kohderyhmän kannalta ongelmaksi koetaan oppilaiden kiinnostuksen puute noudattaa annettuja ohjeita. Tämä ongelma korostuu, mitä vanhemmista oppilaista on kyse. Esimerkiksi ammattikouluikäisten nuorten kohdalla ongelma on myös se, etteivät he koe liikennettä ongelmaksi, ennen kuin onnettomuus sattuu omalle kohdalle.

Kouluissa annettavaa liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedottamista voisi vastaajien mielestä kehittää mm. seuraavilla tavoilla:

- antamalla opettajille koulutusta (eri ikäryhmien vaatimista sääntö- ja ajoneuvo- ja valistustavoitteista)
- pyrkiä jakamaan valistusta eri luokka-asteille, kullekin oman tason ja kiinnostuksen mukaan (käytännönläheisesti)
- liikennepuiston rakentamisella (puistossa voisivat kohdata eri ikäluokat ja Nurmekseen tulevat leirikoulutkin voisivat sitä hyödyntää)
- järjestämällä liikennekilpailuita yhteistoiminnassa eri viranomaisten kanssa
- liikennekasvatus tulisi saada osaksi jotakin kaikkia koskettavaa, vuosittain toistuvaa tapahtumaa, projektia, kurssia tms.
- ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttämistä
- ammatillisen koulutuksen valtakunnallisiin opetussuunnitelmiin tulisi saada enemmän asialle painoa

Liikennekasvatusta tulisi vastaajien mielestä kohdentaa:

- lapsille (tieto, käyttäytyminen)
- vanhemmille (esimerkki)
- kaikille (asenne)

Lisäksi toivottiin valistuksen kohdentamista erityisesti koulutulokkaisiin, aloitteleviin pyöräilijöihin, koulukuljetusoppilaisiin sekä nuoriin 16–19-vuotiaisiin.

### 3.4.2 Päivähoito

Päiväkodeissa ja ryhmäperhepäivähoidossa liikennekasvatus on osa joka-päiväistä toimintaa. Lapsille on opetettu turvallista liikkumista liikenteessä. Oppimateriaalina on käytetty Liikenneturvan aineistoa. Liikenneturva on järjestänyt henkilöstölle koulutusta ja jakanut valistusmateriaalia syyskuussa. Ryhmäperhepäiväkodit ovat saaneet lahjoituksena turvaliivit. Lisäksi Rekulan päiväkodin lasten vanhemmille on jaettu Liikenneturvan kysely lasten turvalaitteiden käytöstä.

Liikenneturvan tekemän kyselyn tuloksista ilmenee, että lapsia kuljetetaan autossa lähes aina asianmukaisesti. Turvaistuin koetaan tarpeelliseksi, se hankitaan, vaikka sitä pidetään kalliina. Tosin alle 4-vuotiaat istuvat turvaistuimissa huolestuttavan paljon kasvot menosuuntaan. Syynä tähän saattaa olla se, ettei markkinoilla ole riittävästi sellaisia istuimia, jotka saadaan kiinnitettyä siten, että lapsi istuisi selkä menosuuntaan. Vanhemmatkin käyttävät myös itse hyvin turvavöitä. Päiväkotikäisille laitetaan lähes aina pyöräilykypärä päähän, mutta vanhemmat näyttävät kyselyn mukaan itse unohtavan pyöräilykypärän käytön aika usein.

Päivähoidossa annettavaa liikennekasvatusta pidetään riittävänä. Ongelmaksi liikennekasvatuksen järjestämisessä työntekijöiden kannalta nähdään mm. liikennekasvatustyötä tukevan vanhemmille jaettavan materiaalin puute. Lisäksi ongelmia aiheuttaa se, etteivät kaikki työntekijät voi osallistua koulutukseen työkiireiden vuoksi.

Lapset ovat helposti tavoitettavissa ja he ovat innokkaita oppimaan, toki ikätaso ja yksilöllisyys tulee huomioida kasvatuksessa. Vanhemmat eivät kuitenkaan ole aina kovin kiinnostuneita esimerkiksi liikennekasvatusta koskevasta vanhempainillasta.

Liikennekasvatusta, -valistamista ja -tiedottamista voisi vastaajien mielestä kehittää päivähoidossa tekemällä työstä päivittäistä tai ainakin jakamalla sitä tasaisemmin pitkin vuotta muun ohjelman lomassa. Nykyisellään liikenneasioita käsitellään aktiivisesti syksyisin ja keväisin. Valistusta tulisi kohdentaa erityisesti esikoululaisiin, joista useat ovat kyydityksessä kodin ja esikoulun välillä. Lisäksi päiväkotien vastauksissa ilmeni, että poliisia kaivattaisiin vierailulle myös päiväkoteihin.

### 3.4.3 Iäkkäät ja liikuntarajoitteiset

Vanhusten viikolla lokakuussa Nurmeksessa pidettiin vanhusneuvoston ja Liikenneturvan järjestämä tilaisuus *Ikäihminen turvallisesti liikenteessä*. Vastaajat katsovat, että liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta saisi olla enemmän. Liikenneturvaisuusaiheisia tilaisuuksia tulisi olla enemmän ja ennen kaikkea niihin tulisi saada enemmän osallistujia.

Vanhusten ja liikuntarajoitteisten parissa työskentelevältä ammattihenkilöstöltä puuttuu tietotaitoa liikenneturvaisuusasioissa. Lisäksi työntekijöiden työpanosta ei ole mahdollista kohdentaa liikennekasvatukseen, sillä ajasta ja työntekijöistä on puutetta.

Ongelmia liikennekasvatuksen järjestämisessä kohderyhmän kannalta aiheuttavat sekä kiinnostuksen puute (on osattu ennenkin eli asiaa ei koeta tärkeäksi) että kohderyhmän huono tavoitettavuus. Huono tavoitettavuus johtuu mm. yleisötilaisuuksien kuljetuspuutteesta ja avustajaongelmasta.

Liikennekasvatusta, -valistamista ja -tiedottamista voisi vastaajien mielestä kehittää vanhustyössä ja liikuntarajoitteisten parissa:

- jakamalla valistusmateriaalia ja tietoa vanhusneuvolassa (terveydenhuolto).
- tietoa tulisi jakaa yli 65-vuotiaille myös EHKO-ryhmässä (ennakoiva kotikäynti) ja yli 75-vuotiaille.
- lisäämällä Liikenneturvan edustusta ikäihmisten tapahtumissa



- lisäämällä liikenneturvallisuusasioita myös ikäihmisten yliopiston ohjelmaan
- tuomalla uusi "Ensio Itkonen" televisioon

Vanhus- ja vammaistyön tärkeänä kohderyhmänä nähdään yksin autoilevat ikääntyneet. Heille haluttaisiin ajo-oikeuden säilyttämistä käsitteleviä luentoja ja ajokoe viiden vuoden välein. Tärkeä kohderyhmä on myös kolmi- ja nelipyöräisten mopoautojen kuljettajat. Myös pyörätuolilla ja sähköpyörätuolilla liikkuville tulisi kohdentaa valistusta, samoin kuin muillekin ikääntyville ja liikuntarajoitteisille jalankulkijoille. Myös kaikille autoilijoille tulisi antaa asennekasvatusta, valistusta ja tietoa.

#### **3.4.4 Muita mielipiteitä ja ajatuksia**

Muut mielipiteet koskivat lähinnä liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä. Ne käsiteltiin liikenneympäristösuunnittelun yhteydessä.

#### **3.4.5 Yhteenveto liikenneturvallisuustyön nykytilasta**

Yhteenvetona voidaan todeta, että Nurmeksen kaupungissa KVT-työtä tehdään jatkuvasti eri hallintokunnissa. Työ ei kuitenkaan ole välttämättä koordinoitua, sillä työstä vastaavia tahoja ei ole nimetty.

Ongelmia aiheuttaa liikennekasvatustyöhön varattujen resurssien, etenkin henkilöresurssien puute. Myös liikennekasvatusmateriaalista, etenkin joillekin kohderyhmille, tuntuu olevan puutetta. Myös koulutusta henkilökunnalle liikennekasvatuksen antamiseen kaivattaisiin. Tämä koskee erityisesti nuorten ja vanhusten parissa toimivaa henkilöstöä.

KVT-työtä tehdään tällä hetkellä sekä lasten, nuorten että iäkkäiden parissa. Aikuisväestön parissa tehdystä työstä ei saatu palautetta. Heitä lähestytään usein päivähoidon ja koulujen kautta. Kyselyjen mukaan haastavana liikennevalistuksen kohderyhmänä ovat iäkkäät sekä myös lasten vanhemmat.

Aikuisväestö onkin kohderyhmä, jolle annettavalle valistus- ja tiedotustyölle on kunnan tasolla hyvin vaikea määrittää tiettyä vastuutahoa. Järjestettäviin tempauksiin ja muihin tilaisuuksiin saadaan yleensä mukaan ne, joiden asenne ja liikennekäyttäytyminen on kunnossa.



## 4 TAVOITEASETTELU

### 4.1 Valtakunnalliset ja läänikohtaiset liikenneturvallisuustavoitteet

Valtioneuvosto hyväksyi tammikuussa 2001 Suomelle uuden liikenneturvallisuusvision. Sen mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä.

Turvallisuusvision mukaan onnettomuuksia ja inhimillisiä virheitä liikenteessä sattuu aina, mutta virheiden aiheuttamat vakavat seuraukset pitää estää. Näin visio kyseenalaistaa ajattelutavan liikennekuolemien väistämättömyydestä. Pitkän aikavälin vision avulla tavoitellaan sitä, että vuonna 2025 tieliikenteessä kuolleiden määrä putoaisi alle sadan.

Lähi vuosien tavoitteena on, että liikennekuolemia saisi sattua vuonna 2010 korkeintaan 250 kpl. Hallituksen aiemmin määrittelemän tavoitteen mukaan tämä raja olisi pitänyt alittaa jo vuoteen 2005 mennessä. Tavoitetta on tarkistettu, koska lyhyessä aikataulussa vaatimaan tavoitteeseen ei voida päästä ilman mittavia rakenteellisia investointeja.

Itä-Suomen läänissä noudatetaan valtakunnalliseen liikenneturvallisuus suunnitelmaan kirjattua liikenneturvallisuusvisiota, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä.

*Tavoitteena on vähentää liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää valtakunnan tavoitteiden mukaisesti. Läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa tavoitteena on, että liikennekuolemat ja loukkaantumiset vähenevät niin, että liikennekuolemia on vuonna 2011 enintään 35 ja loukkaantumisia enintään 500.*

Lisäksi tavoitteina ovat:

- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutus keskuksissa
- Nopeuksien hillitseminen
- Päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen
- Onnettomuuksien seurausten lieventäminen
- Vesi- ja maastoliikenteen onnettomuuksien vähentäminen

Tavoitteita toteutetaan Itä-Suomen läänissä vuosittaisten teemojen kautta. Vuositeemoja ovat:

2007 Väylät ja tiestö  
2008 Kevytliikenne ja mopot  
2009 Vesi-, loma- ja vapaa-ajanliikenne  
2010 Koululaiset  
2011 Iäkkäät

## 4.2 Nurmeksen yleiset liikenneturvallisuustavoitteet

Liikenneturvallisuusvisiot merkitsevät liikenneturvallisuustyölle ajatusmallia, joka perustuu elämän säilyttämisen periaatteelle. Alueellisesti ja paikallisesti (esim. seutukunnittain tai kunnittain) on mahdollista saavuttaa vision mukainen tavoitetilä jo lähitulevaisuudessa. Tärkeää onkin, että kaikki liikenneturvallisuustavoitteita asettavat ottavat vision toimintansa lähtökohdaksi.

Nurmeksen omaksi tavoitetilaksi, johon pyritään pitkällä tähtäimellä asetetaan:

*"Nurmeksen liikenteessä kukaan ei kuole liikenneonnettomuuksissa ja loukkaantuneiden vuosittainen määrä saadaan jälleen laskemaan."*

Tavoitteen saavuttaminen edellyttää suunnitelmallisen ja jatkuvan koulutus-, valistus- ja tiedotustyön toteuttamista. Lisäksi liikenneympäristöä pitää parantaa sellaiseksi, että se vaikeuttaa riskinottoa ja rohkaisee turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.

## 4.3 Nurmeksen tarkennetut liikenneturvallisuustavoitteet

### 4.3.1 Liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman (koulutus-, valistus- ja tiedotustyön tavoitteet

Liikennekasvatussuunnitelman tarkoitus on antaa liikenneturvallisuustyötä tekeville ja siitä vastuussa oleville tahoille tietoa liikenneturvallisuudesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä antaa ohjeita liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen.

Liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus-, ja tiedotustyön tulee olla jatkuvaa, johdonmukaista ja kaikki tienkäyttäjryhmet tavoittavaa. Suunnitelman avulla parannetaan kaupungin henkilöstön jatkuvaa sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön.

Suunnitelmalla pyritään saavuttamaan seuraavat konkreettiset osin läänin tavoitteista johdetut tavoitteet:

#### Tavoite 1. Pyöräilykypärän käytön lisääminen

- kypärä saatava pysymään alakoululaisten päässä
- aikuisväestön kypärän käytön lisääminen (esimerkki)

#### Tavoite 2. Päihdeonnettomuuksien määrän vähentäminen

- tiedottamisen avulla pyritään pitämään yleinen ilmapiiri "rattijuoppovastaisena"
- nuorten (15–19 v.) tehovalistus päihteistä liikenteessä

#### Tavoite 3. Koulu- ja muiden kuljetusten turvallisuuden lisääminen

- alkolukko vaatimus kuljetusten kilpailutuksissa
- turvavälineiden käytön merkityksen korostaminen kuljetuksissa



#### 4.3.2 Liikenneympäristösuunnittelun tavoitteet

Ihmisten käyttäytymiseen liikenteessä vaikuttavat hänen asenteensa, mutta asenne ei yksin selitä käyttäytymistä todellisessa tilanteessa. Myös liikenneympäristöllä ja sen antamilla välittömillä vihjeillä on tärkeä rooli. Ympäristö voi rohkaista tai jopa suorastaan pakottaa turvalliseen käyttäytymiseen. Väyläsuunnittelu ja liikennekäyttäytyminen eivät ole erillisiä asioita. Turvallista liikennekäyttäytymistä on vaikea opettaa ja ennen kaikkea sitä on vaikea saada vallitsevaksi, mikäli liikenneympäristö mahdollistaa ja rohkaisee riskin ottoon. Suunnitteluvaiheessa on kiinnitettävä huomiota turvallisten käyttäytymistapojen rohkaisemiseen ja riskinotto-tilanteiden vaikeuttamiseen.

Liikenneympäristösuunnittelussa on tavoitteena löytää liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet ja yhteyspuutteet. Ongelmien perusteella laaditaan toimenpiteet, jotka toteuttavat keskeisintä tavoitetta: vakavien liikenneonnettomuuksien ehkäisyä lyhyelläkin aikajänteellä. Liikenneympäristösuunnittelun tavoitteet esitellään tarkemmin liikenneympäristön raportissa.

#### 4.4 Liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen

Liikenneturvallisuustyön ohjaamista ja seuraamista varten perustetaan Nurmeksien kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa on mukana kaupungin hallintokuntien lisäksi edustajat Tiehallinnosta, poliisista, Liikenneturvasta ja mahdollisista muista yhteistyötahoista kuten autokouluista.

Liikenneturvallisuustyöryhmä käsittelee kaikki liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat, kuten liikenneympäristöön kohdistuvat parantamistoimenpiteet. Työryhmä koordinoi KVT-työtä. Eri hallintokunnissa määritellään yhteyshenkilöt, jotka huolehtivat suunnitelman käytännön toteutuksesta yhdessä muiden liikenneturvallisuustyötä tekevien toimijoiden kanssa. Liikenneturvallisuustyöryhmä huolehtii erityisesti liikenneturvallisuustyön tiedottamisesta.



## 5 TOIMINTASUUNNITELMA

Liikennekäyttäytymistä pyritään parantamaan koulutuksella, valistuksella ja tiedottamisella, missä apuna on tämä toimintasuunnitelma. Liikennekasvatustyötä ja liikenneympäristön parantamista tehdään yhtäaikaista ja vuorovaikutteisesti. Tavoitteena on ylläpitää ja kehittää Nurmeksessa annettavaa liikennekasvatustyötä.

Liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustyön toimintasuunnitelma perustuu hyvin pitkälle Nurmeksessa nykyiselläänkin toteutettaviin liikenneturvallisuutta edistäviin toimintamalleihin. Kaupungin henkilöstölle ja muille liikenneturvallisuustyötä tekeville annetaan liikennekasvatustyössä tarvittavaa koulutusta. Koulutuksen toteuttajana voi toimia Liikenneturva ja muut mahdolliset asiantuntijatahot. Kaupungin henkilökunnan koulutussuunnitelma esitetään tarkemmin liitteessä 2.

Seuraavissa taulukoissa esitellään Nurmeksien kaupungin liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotusohjelmat eri ikäryhmille.

Alle 6-vuotiaat: Neuvola, päivähoito ja seurakunnan lapsityö  
Lapsi oppii turvalliset liikkumistavat jo pienenä, jos aikuiset opastaen ja tuken antavat siihen mahdollisuuden. Tärkeimmässä roolissa tässä ovat luonnollisesti lasten vanhemmat, mutta kaikki lasten kanssa tekemisissä olevat voivat myös osallistua tähän tärkeään työhön sekä antamalla varsinaista liikennekasvatusta että olemalla itse liikenteessä hyvänä esimerkkinä mm. käyttämällä itse autoillessa turvavöitä ja pyöräillessä kypärää. Myös lasten vanhemmille korostetaan esimerkin merkitystä lasten liikenneasenteiden muodostumisessa.

Taulukko 2. toimintasuunnitelma 0–6-vuotiaille

Tavoitteet ja teemat	Keinot / Toimenpiteet	Toteutus Yhteyshenkilö: Tuula Pikkarainen
Turvallisten liikkumistapojen opettaminen lapsille.	<p>Annetaan tietoa lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla, polkupyörällä ja muilla liikennevälineillä erityisesti lasten vanhemmille. Tietoa annetaan keskustelemalla, jakamalla materiaalia ja kutsumalla Liikenneturvan / poliisin väkeä vierailemaan jokaisessa päivähoitoyksikössä vähintään joka toinen vuosi.</p> <p>Tällöin he antavat viimeisintä tietoa liikenneasioista henkilökunnalle ja keskustelevat myös vanhempien kanssa liikenneturvallisuudesta. Perhepäivähoidon henkilöstölle ja vanhemmille järjestetään säännöllisesti erillinen liikenneturvallisuustilaisuus, johon mukaan kutsutaan myös srk:n kerhojen vanhempia.</p> <p><b>Korostetaan, että aikuiset vastaavat aina alle koulu-ikäisten lasten liikenteessä liikkumisesta.</b></p>	<p>Kaikki lasten parissa työtä tekevät päivähoito, perhepäivähoito, neuvola ja srk:n lapsityö.</p> <p>Media mukana tiedottamisessa. Liikenneturva ja Poliisi apuna käytännön työssä.</p>

Internet-linkkejä päiväkotikiikisille:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

[www.turvapupu.net](http://www.turvapupu.net)

## 5.1 6–16 vuotiaat: Peruskoulu

Perusopetuksen opetussuunnitelmassa liikenneturvallisuus tulee nykyisellään esille eri oppiaineiden oppisisällöissä sekä opetuksen eheyttämiseen tähtäävissä aihekokonaisuuksissa. Tavoitteena on, että oppilas oppii ymmärtämään liikenteen lainalaisuuksia liikenteeseen liittyvien tehtävien avulla. Samalla pyritään ohjaamaan oppilasta toimimaan vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä.

Liikenneympäristössä liikkuminen jalkaisin tai erilaisin kulkuvälinein on jokaisen ihmisen, niin vanhan kuin nuoren arkipäivää, joten turvallisen liikennekäyttäytymisen omaksuminen jo lapsena on erityisen tärkeää. Ei riitä, että tietyt liikenneturvallisuuden asiat opetetaan vain tietyllä vuosiluokalla. Toimintasuunnitelmassamme onkin lähtökohtana, että liikenneturvallisuus on koko koulussa yksi lukuvuoden läpäisevä teema. Lisäksi tietyt asiat painotuvat luokittain, kuten pyöräily 3–4-luokilla, jolloin oppilaat yleensä alkavat pyöräillä koulumatkoja. Liikenneturvallisuuden opetuksessa voi olla lukuvuoden kierto, jolloin ajankohtaisesta asiasta, kuten pyöräilykauden alkamisesta keväällä, pidetään koko koulun yhteinen tuokio.

Tietojen ja taitojen opettamisen ohella haluamme painottaa liikennekäyttäytymiseen vaikuttavien asenteiden muokkaamista. Asenteissa saattaa nykyisellään olla eniten korjattavaa aikuisillakin. Mitä olisi ajateltava siitä, että vastineeksi koulun suositukseen käyttää pyöräilykypärää tulee reissuvihkossa vanhemman kirjallinen ”lupa” olla käyttämättä kypärää koulumatkoilla tai että 12-vuotiaalle annetaan mopo käyttöön asuinalueella, jossa ei ole ajeluun käyviä yksityisteitä eikä pihamaita. Siksi vuoden 2009 kohderyhmä voisi olla aikuiset, jotka ovat esimerkkinä lapsilleen. Perhe on tärkeä vaikuttamisen kanava ja yhteistyö kotien kanssa on välttämätöntä.

Osallistumalla koululaisille kohdennettuihin kampanjoihin ja käyttämällä Liikenneturvan tuottamia aineistoja voi liikenneturvallisuuden opetukseen saada ajankohtaisuutta ja kiinnostavuutta, mikä varmasti edesauttaa myönteisten turvallisuusasenteiden muotoutumisessa.

Muita liikenneopetuksen painotuksia ovat paikallisuus ja toiminnallisuus. Liikennekasvatus kytketään oppilaan jokapäiväiseen liikkumisympäristöön, koulun lähiympäristöön sekä vanhempien avustuksella kotimatkoihin. Lyhyilläkin koulun retkillä huomioidaan liikenneturvallisuus, kummalla puolella tietä kuljetaan, jonossa vai rinnakkain, mitä liikennemerkki koulun ympäristössä opastavat jne.



Taulukko 3. Toimintasuunnitelma kouluikäisille

Tavoitteet ja teemat	Keinot / toimenpiteet	Toteutus Yhteyshenkilö: Hannu Nykyri, koulutoimi
1–2 lk Liikkuminen lähiympäristössä	<ul style="list-style-type: none"> <li>koulumatka, erityisesti tien ylitykset</li> <li>jalankulkijana/matkustajana</li> <li>vaaranpaikat</li> </ul> Jalankulkijan liikennesäännöt ja lähiympäristön liikennemerkkit	Opettajat, ip-kerhon ohjaajat, vanhemmat koulukyytikuljettajat
3–4 lk Liikenteessä jalkaisin ja pyörällä	<ul style="list-style-type: none"> <li>koulumatka, erityisesti tien ylitykset</li> <li>pyörän ja pyöräilijän turvavälineet</li> <li>pyöräilijän liikennesäännöt <b>ja pyöräilykypärän käyttö</b></li> <li>Pyöräilykortin suorittaminen (materiaali Liikenneturvalta)</li> <li>liikennemerkkejä</li> </ul>	Opettajat, vanhemmat, poliisi
5–6 lk  1–4 luokilla käytyjen asioiden kertaaminen ja laajentaminen.	Eri tienkäyttäjien liikennesääntöjä Muiden tiellä liikkujien huomioiminen Olosuhteisiin liittyvät turvallisuustekijät <ul style="list-style-type: none"> <li>heijastimen, polkupyörän valojen tarpeellisuus pimeällä liikuttaessa</li> <li>talviolosuhteiden vaikutus liikkumiseen (jalankulku, pyöräily ja autoilu)</li> </ul> Liikenneturmien seuranta lehdistöstä: <ul style="list-style-type: none"> <li>mahdollisia onnettomuuksien syitä, joihin olisi voinut vaikuttaa</li> <li>turvavälineiden käyttö</li> </ul>	Opettajat, vanhemmat, poliisi
7–9 lk Ryhmässä ja ryhmänä liikkuminen sekä muiden huomioon ottaminen.	Kiinnitetään erityisesti liikenteessä muiden liikkujien huomioon ottamiseen. Esim. ikäihmisten edustajat voivat vierailla kouluissa kertomassa, kuinka iäkkäät tulee huomioida kevyen liikenteen väylillä.	Vanhemmat, opettajat ja poliisi.
7–9 lk Pyöräilykypärän käytön lisääminen	Järjestetään esim. kilpailu, jossa koululuokka, joka pitää pyöräilykypärää yläluokalla palkitaan. Myös opettajat sitoutuvat olemaan esimerkkeinä ja käyttämään pyöräillessään kypärää.	Vanhemmat, opettajat ja poliisi.
8-9 lk Liikenteessä mopolla	<ul style="list-style-type: none"> <li>mopoilijan liikennesääntöjen opetus</li> <li>järjestetään mopoteemapäivä</li> <li>materiaalia Liikenneturvalta</li> </ul>	Opettajat, Poliisi yhdessä Liikenneturvan kanssa

Internet-linkkejä peruskoululaisille:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)  
[www2.ake.fi/mopo/](http://www2.ake.fi/mopo/)  
[www.mopokaytos.fi](http://www.mopokaytos.fi)



## 5.2 16–19-vuotiaat: Kaupungin nuorisotyö, lukio ja muut keskiasteen oppilaitokset

Nuorten liikennekäyttäytymiseen on koko valtakunnan tasolla viime vuosina aikoina kiinnitetty erityistä huomiota. Vaikka liikenneturvallisuuksella onkin saatu vähennettyä onnettomuuksia, ovat nuoret silti ylliedustettuna onnettomuuksien aiheuttajina. Usein onnettomuuksissa osasyynä ovat alkoholi ja muut päihteet. Riski ”nuorella rattijuopolla” joutua onnettomuuteen on erityisen suuri. Nuorilla ajokokemusta on yleensäkin vähän, ja vähäisen ajokokemuksen tuoma riski yhdistettynä päihteiden tuomaan riskiin on erittäin vaarallinen yhdistelmä. Nuoret eivät myöskään kunnostaudu heijastimien tai muiden turvavälineiden käyttäjinä.

Tavoitteet / Teemat	Keinot / toimenpiteet	Toteutus
		<b>Yhteyshenkilö:</b> <b>Armi Laukkanen,</b> <b>sivistystoimi</b>
Liikennevalistuksessa keskitetään erityisesti päihteiden käytön riskeihin liikenteessä 16–19-vuotiaille nuorille.	Jaetaan materiaalia ja järjestetään asiantuntija- ja luentoja tai videoesityksiä aiheesta terveystiedon tunneilla oppilaitoksissa ja nuorisotiloilla. Pyritään pitämään liikennejuopumus yleisesti tuomittavana, oli kyseessä sitten mopolla tai autolla ajo.	Nuorisotoimi, oppilaitokset, Poliisi auto-koulut, Liikenneturva ja muut asiantuntijat
Heijastimen ja pyöräilykypärän käytön lisääminen	Korostetaan turvavälineiden ”tehoa” onnettomuuksien ehkäisijänä. Todetaan, että oma ajattelu on sallittu	Nuorisotoimi, oppilaitokset, Poliisi auto-koulut, Liikenneturva ja muut asiantuntijat
Urheiluseurojen ja muiden järjestöjen kuljetusten turvallisuuden parantaminen	Jaetaan järjestöille ja seuroille Liikenneturvan materiaalia ”Turvalisesti Harrastuksiin”, voidaan järjestää myös koulutusta asiasta	Vapaa-aikatoimi yhdessä seurojen ja järjestöjen kanssa yhteistyössä Liikenneturvan kanssa

Internet linkkejä 16–19-vuotiaille:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

[www.health.fi/liikenneraittius/](http://www.health.fi/liikenneraittius/)

### 5.3 18–64-vuotiaat työikäiset

Työikäinen aikuisväestö on haastavana ja moninaisena kohderyhmänä usein jäänyt kuntien KVT-työssä hyvin taka-alalle. Kuitenkin aikuisväestö liikkuu eniten liikenteessä ja on osallisena suurimmassa osassa liikenneonnettomuuksia. Työikäisen aikuisväestön liikennevalistuksesta ja -tiedottamisesta vastaa osaltaan työterveyshuolto. Myös kaupungin tekninen toimi vastaa osaltaan tiedottamisesta ja valistuksesta. Tekninen toimi tiedotetaan mm. liikennejärjestelyissä tapahtuvista muutoksista ja siitä, kuinka muutokset vaikuttavat eri käyttäjäryhmien liikkumiseen.

Kohderyhmä/Tavoitteet	Toiminta / Teemat	Toteutus/Ajoitus
		<b>Yhteyshenkilöt:</b>  <b>Tuula Kettunen Työterveyshuolto</b>  <b>Kadunrakennuspäällikkö</b> <b>Tekninen toimi</b>
Kaikille työntekijät / asennekasvatus ja turvallinen ajotapa	Korostetaan aikuisen mallia liikenteessä. Turvavälineiden käyttö Teemat: <ul style="list-style-type: none"> <li>turvallinen liikkuminen työmatkoilla ja töissä (Työmatkojen vaaranpaikkojen kartoitus ja liikenneturvallisuuden huoneentaulun laatiminen)</li> <li>turvallinen autoilu</li> <li>turvallinen kevyt liikenne</li> <li>lasten kanssa liikenteessä</li> </ul>	Ajoitus on jatkuva / Työterveyslääkäri ja -hoitajat
Työterveyshuollon asiakkaat / Yleinen liikenneturvallisuus	Teemat: <ul style="list-style-type: none"> <li>sairaat ja ikääntyneet liikenteessä</li> <li>lääkkeiden vaikutus ajokykyyn</li> <li>päihteet liikenteessä</li> </ul> Terveystilan seuranta	Ajoitus on jatkuva / Työterveyslääkäri ja -hoitajat
Kaikki kaupunkilaiset	Liikenteestä tiedottaminen, erityisesti muuttuvista liikennejärjestelyistä tai tavanomaisista poikkeavista liikennejärjestelyistä tiedottaminen	Kunnan tekninen toimi

Internet-linkkejä aikuisväestölle:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

[www.health.fi/liikenneraittius/](http://www.health.fi/liikenneraittius/)



## 5.4 Ikäihmiset ja liikuntarajoitteiset

Ikääntyminen samoin kuin eri sairaudet tai vammat vaikuttavat eri ihmisiin eri tavalla, ja niiden mukanaan tuomat muutokset suorituskävyssä ovat yksilöllisiä. Ikääntymisestä tai muusta syystä johtuvat liikuntarajoitteet eivät kuitenkaan estä turvallista liikkumista. Kaikilla tulee olla mahdollisuus liikkua itsenäisesti ja muista riippumatta paikasta toiseen. Tukemalla ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten liikkumista edistetään samalla myös heidän terveyttään. Tärkeää on saada myös muut tiellä liikkujat ottamaan paremmin huomioon ne, jotka eivät aina välttämättä liiku liikenteessä yhtä jouheasti kuin valtaosa liikkujista.

Tavoitteet / Teemat	Keinot / toimenpiteet	Toteutus Yhteyshenkilö: Eila Soikkeli
Tavoitteena lisätä myönteisyyttä iäkkäisiin ja liikuntarajoitteisiin liikenteessä	Sosiodraama	Nuoret ja iäkkäät yhdessä Vanhusten viikolla
Liikenneturvallisuuden parantaminen kuljetuksissa	Alkolukko kuljetuspalveluautoissa	Kuljetuspalveluiden tilaajat
Liikenneturvallisuustietoisuuden lisääminen	Uusien liikennemerkkien ja sääntöjen esittely ja vanhojen kertaaminen -materiaaliksi Ikäihmisten itsearviointilomake Liikenneturvalta	Poliisi / Liikenneturva / muut tahot
	Ikääntymisen vaikutuksista tiedottaminen	Lääkäri/fysioterapeutti
	Liikkumisen apuvälineistä tiedottaminen erityisesti liukastumistapa- turmien ehkäisy	

Internet-linkkejä ikäihmisille:

[www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi)

[www.pohjola.fi/Turvatori/PerheenTurvallisuus/Ikaihmiset/Liikenteessa/](http://www.pohjola.fi/Turvatori/PerheenTurvallisuus/Ikaihmiset/Liikenteessa/)

<http://www.tohtori.fi>

[www.verkkoklinikka.fi](http://www.verkkoklinikka.fi)

## 5.5 Poliisi

Poliisi on ollut aktiivisesti mukana tekemässä liikennekasvatustyötä Nurmeksessa. Poliisi jatkaa edelleenkin vierailuja alueen päiväkodeissa, kouluissa ja muissa oppilaitoksissa sekä erilaisissa liikenneturvallisuuteen liittyvissä tilaisuuksissa. Poliisi keskittyy edellä mainittujen teemojen lisäksi kulloinkin esille tulleisiin ajankohtaisiin aineisiin. Poliisin **yhteyshenkilönä** toimii **Markus Simpanen**.

Poliisin liikennesivut:

[www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/MainDocuments/6fe572cd971e06c5c2256df00034701f?OpenDocument](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/MainDocuments/6fe572cd971e06c5c2256df00034701f?OpenDocument)

### Yhteyshenkilöiden yhteystiedot

nimi	työpaikka	puhelin	sähköposti
Tuula Pikkarainen	Sosiaalipalvelukeskus/Päivähoito	0400 208914	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Hannu Nykyri	Sivistyspalvelukeskus/Koulutoimi	013 689 5102	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Armi Laukkanen	Sivistyspalvelukeskus/Vapaa-aikapalvelut	040 554 9711	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Kadunrakennuspäällikkö	Tekninen palvelukeskus/ kunnallistekniikka	0400 576 664	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Tuula Kettunen	Nurmeksien ja Valtimon terveydenhuollon kuntayhtymä	013 689 5469	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Eila Soikkeli	Sosiaalipalvelukeskus/Vanhustyö ja vammaistyö	040 561 5614	etunimi.sukunimi@nurmes.fi
Markus Simpanen	Nurmeksien Poliisi	071 87 55860	etunimi.sukunimi@nurmes.poliisi.fi



## 6 VUOSITEEMAT

Edellisessä luvussa käsiteltyjen tavoitteiden ja teemojen lisäksi Nurmeksessa toteutetaan erilliset vuositeemat. Vuosittain liikennekasvatuksen painopistealueeksi otetaan esim. jokin kohderyhmä tai kulkutapa. Teemavuodet ovat osittain yhtenevät Itä-Suomen läänin teemavuosien kanssa. Teemaa tuodaan esille kaikessa liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminnassa. Riippumatta vuoden teemasta, joka vuosi kiinnitetään huomio mahdollisiin lainsäädännön tuomiin muutoksiin.



Vuoden 2007 teemana on **liikenneturvallisuudesta ja liikenneympäristöstä tiedottaminen**. Vuoden 2007 loppupuolella kirjoitetaan paikallislehtiin artikkeleita liikenneturvallisuudesta. Kirjoittajat sovitaan liikenneturvallisuustyöryhmässä. Kirjoitusten teemoja voivat olla esim.

- Liikenneympäristön muutokset (suunnitelmasta tiedottaminen)
- Liikenneturvallisuustyö Nurmeksessa (Liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelmasta tiedottaminen)
- Eri ikäryhmät liikenteessä, taajamanopeudet
- Heijastin ja valot, mopoilu (mopoilureitit)
- Liikennekäyttäytyminen liukkaalla, ennakointi, pimeällä ajaminen, tilannenopeus

Liikenneympäristösuunnitelma ja liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat laitetaan Nurmeksien kaupungin sivuille ladattaviksi.



Vuoden 2008 teemana on vuorovaikutus iäkkäiden ja nuorten välillä. Teemavuonna keskitytään erityisesti turvalliseen ja esteettömään liikkumiseen kevyen liikenteen väylillä ja kevyen liikenteen ja autoliikenteen risteämiskohden turvallisuuteen.



Vuoden 2009 teemana on Vesi- loma- ja vapaa-ajan liikenne. teemavuonna kiinnitetään huomiota mm. oikeaan auton kuormaamiseen, turvavälineiden

käyttöön niin maalla kuin vesillä. Lisäksi kiinnitetään huomiota moottorikelkkojen ja mönkijöiden turvalliseen ja oikeaan käyttöön.



Vuoden 2010 teemana on koulumatkojen turvallisuus. Teemavuonna kiinnitetään huomiota erityisesti koululaisten pyöräilykypärän käyttöön ja koulukuljetusten turvallisuuteen.



Vuonna 2011 on **yhteenvedon aika eli** keskitytään selvittämään liikennekäyttäytymisessä tapahtuneita muutoksia vuosina 2006–2010. Tehdyn selvityksen perusteella laaditaan jatkosuunnitelma KVT-työn kehittämiseksi.



## 7 TIEDOTTAMINEN

Liikenneturvallisuussuunnittelun etenemisestä on järjestetty lehdistötilaisuuksia. Liikenneturvallisuuden edistäminen on kuitenkin jatkuva prosessi, ja teemaa tulee pyrkiä pitämään aktiivisesti esillä julkisuudessa. Vuoden 2007 teeman ollessa liikenneympäristöstä ja liikenneturvallisuudesta tiedottamisen on tälle edellytyksiä luoda hyvä pohja.

Nurmeksessa tiedottamisessa tärkeimpiä keinoja ovat paikallislehdet ja -radio, joiden sitoutuminen liikenneturvallisuusasioista tiedottamiseen helpottaa liikenneturvallisuustiedon levittämistä.

Vastuu tiedottamisesta on kaikilla liikenneturvallisuustyötä tekeillä tahoilla. Liikenneturvallisuustyön yleisen tiedottamisen yhtenäisyyden ja jatkuvuuden varmistamiseksi esitämme nimettäväksi yhden henkilön, joka vastaa paitsi vuositeemoihin myös toimintasuunnitelmaan ja seurantaan liittyvästä tiedottamisesta. Tiedotusvastaava voi olla esimerkiksi tiepiirin tai kaupungin hallintoon kuuluva henkilö. Toinen mahdollisuus on, että Nurmeksien kaupunki liittyy Itä-Suomen läänin toimijamalliin. Tällöin läänin liikenneturvallisuustoimija voi koordinoita Nurmesta koskevaa tiedotusta toimien yhteistyössä liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä on perustettu verkko-osoite [www.nurmesliikenneturvallisuus.fi](http://www.nurmesliikenneturvallisuus.fi). Tämän osana on ollut verkko-päiväkirja (weblog), jota ovat pitäneet suunnittelijat ja johon vierailijat ovat voineet kommentoida. Liikenneturvallisuussivuilla käyntejä on seurattu, eniten käyntejä oli liikenneturvallisuuskyselyn yhteydessä, yhteensä käyntejä oli 128 kappaletta. Muina aikoina sivustolla ei ole ollut lainkaan käyntejä. Päiväkirjaan ovat suunnittelijat kirjoittaneet joitakin merkintöjä, keskustelua näiden pohjalta ei kuitenkaan ole syntynyt.

Jatkossa verkko-osoite voi toimia liikenneturvallisuustiedotuksen työkaluna tietopankkiluonteisesti. Suurille joukoille ei sen kautta ole vähäisen luontaisen kävijämäärän vuoksi edellytyksiä viestiä. Se voi kuitenkin palvella liikenneturvallisuustyötä paikkana, johon voidaan koota runsaasti tietoa ja materiaalia, jota eri toimijat voivat tahoillaan hyödyntää. Ylläpidosta vastaa tiedotusvastaava. Harkintansa mukaan hän voi hyödyntää tietyissä tilanteissa myös päiväkirjaa.

## 8 JATKOTOIMENPITEET JA SEURANTA

Tämä raportti käsitellään Nurmeksien kaupungin lautakunnissa ja kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa. Raportti saatetaan myös kaupungin verkkosivuilta luettavaksi sekä tallennetaan liikenneturvallisuushankkeen omalle sivustolle [www.nurmesliikenneturvallisuus.info](http://www.nurmesliikenneturvallisuus.info). Raportti jaetaan työryhmän jäsenten lisäksi kaikkiin kouluihin, vanhainkoteihin, kirjastoihin, neuvoloihin ja työterveyshuoltoon. Lisäksi työn valmistumisesta tiedotetaan tiedotusvälineille.

Suunnitelman toteutumisesta ja seurannasta vastaa kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmän jäsenenä on tarkoituksenmukaista olla ainakin alkuvaiheessa myös tämän suunnitelman laatineen työryhmän jäseniä, mielellään toimintasuunnitelmissa mainittuja yhteyshenkilöitä. Tällä saavutetaan tiedonkulun jatkuvuus ja toimintaan sitoutuminen.

Jatkossa liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa yhteisiin palavereihin. Kokoonkutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja.

Liikenneturvallisuustyöryhmä tarkistaa vuosittain suunnitelmien toteutuneisuuden sekä tekee tarvittavat muutokset. Seurannan avulla arvioidaan myös yleisesti kaupungin liikenneturvallisuustilannetta, vahvistetaan liikenneturvallisuuden KVT-työn asemaa kaupungissa ja sitoutetaan eri tahoja liikenneturvallisuustyöhön.

KVT-työn kiinteisiin kuluihin tulee kaupungin hallituksen varata budjetissa vuotuinen määräraha. Budjetin käyttöä valvoo liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmän työn helpottamiseksi ja tehostamiseksi jatkossa tulee myös harvita osallistumista Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen.



## 9 LIITTEET

- Liite 1 Malli lehdistötiedotteesta
- Liite 2 Kaupungin henkilökunnan koulutussuunnitelma
- Liite 3 Malli liikenneturvallisuuden huoneentaulun laatimisesta



29.5.2007  
julkaistavissa  
30.5.2007

## LEHDISTÖTIEDOTE (MALLI)

**Nurmeksen liikenneturvallisuutta parannetaan**

**Tavoitteena pyöräilykypärän käyttö**

Lisätietoja antavat:

-  
-



Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö:
Pidä pelivaraa kurssi	Turvallisen ja joustavan ajamisen periaatteet ja kokeilu käytännössä  Turvallinen liikkuminen työssä ja vapaa-aikana	1. Autoa työssään käyttävät (kotipalvelu, kotisairaanhoito ja ruokapalvelu, tekninen toimi, johtajat,...) 2. Muut kunnan työntekijät		
Taloudellisen ajon kurssi	Taloudellisen ajamisen periaatteet	1. Henkilöt, jotka käyttävät kunnan omistamia autoja (kotipalvelu?, tekninen toimi?,...) 2. Autoa työssään käyttävät 3. Muut kunnan työntekijät		
Tieturva 1 ja 2	Turvallisuuden lisääminen liikenteen seassa tehtävässä työssä	Teknisen toimen maastotyöntekijät Työnjohtajat Tien siistijät		
Liikenneturvallisuustietoiskut kunnan sisäisessä viestinnässä	Henkilöstön liikenneturvallisuustietämyksen lisääminen Ajankohtaiset uutiset	Koko henkilökunta		



Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö / Yhteyshenkilö
Päivähoidon henkilökunnan koulutus	<p>Turvallisen liikkumisen periaatteet jalankulkijan ja matkustajan näkökulmasta</p> <p>Liikenneturvallisuus leikeissä, peleissä, askarteluissa, toiminnassa</p> <p>Vanhempiin vaikuttamisen keinot</p>	<p>Perhepäivähoitajat</p> <p>Päiväkotien henkilökunta</p> <p>Vanhemmat</p>		
Vanhus- ja vammaistyön henkilökunnan koulutus	<p>Vanhusten ja vammaisten tukeminen itsenäiseen ja turvalliseen liikkumiseen</p>	<p>Itsenäisesti liikkuvien vanhusten ja vammaisten kanssa työtä tekevät henkilöt (sosiaalitoimen henkilökunta, palvelutalo, toimintakeskus, työpaja...)</p>		
Terveystoimen henkilökunnan koulutus	<p>Vanhempien opastaminen lasten turvalliseen liikkumiseen</p> <p>Turvavälineet ja päihteet liikenteessä</p> <p>Erilaisten sairauksien, lääkkeiden ja iän vaikutus liikkumiseen</p>	<p>Neuvolan terveydenhoitajat</p> <p>Kouluterveydenhoitajat ja työterveyshoitajat</p> <p>Terveyskeskuksen lääkärit ja terveydenhoitajat</p>		

Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö / Yhteys- henkilö
Opettajien kou- lutus	Turvallisen liikkumisen peri- aatteet kevyen liikenteen kul- kijan näkökulmasta  Esimerkkivaikuttamisen kei- not ja mahdollisuudet	Esiopettajat  Vanhemmat		
	Turvallisen liikkumisen peri- aatteet kevyen liikenteen kul- kijan ja mopoilijoiden näkö- kulmasta  Liikenneturvallisuus eri oppi- aineiden yhteydessä  Nuoret kuljettajat liikenteessä	Peruskoulujen opetta- jat    Nurmeksen lukion opettajat		
Nuoriso- ja va- paa-aika- toimen henkilö- kunta	Turvallinen liikkuminen va- paa-aikana  Harrastajien erityisongelmat (rullaluistelu, moottorikelkkai- lu, mopoilu,...)  Esimerkkivaikuttamisen kei- not ja mahdollisuudet	Nuoriso- ja vapaa- aikatoimen henkilökun- ta  Kerhojen ja urheilu- koulujen vetäjät  Seurojen yhdyshenki- löt		

# Työmatkat turvallisiksi – ottakaa haaste vastaan!

## Miksi liikenneturvallisuuden huoneentaulu?

- yhteiset pelisäännöt työ-/koulumatkaliikkumiseen
- liikenneturvallisuusasenteisiin vaikuttaminen
- onnettomuuksien ehkäisy työmatkoilla ja työajan asiointimatkoilla

## Toimintaohjeet liikenneturvallisuusryhmälle

- työtä varten tulee laatia ideointilomake, joka laitetaan kaupungin internet sivustolle.
- saapuneista ideoista järjestetään äänestys
- äänestyksen perusteella lopulliseen listaan tulee 5–10 "sääntöä". Säännöt voidaan kirjoittaa kirjakielenä, loruina tai vaikka slangina
- tämän jälkeen lista on valmis julkaistavaksi (voidaan laatia valmiita huoneentaulupohjia)
- ja sitten kun oma taulu on valmis siitä tiedotetaan myös liikenneturvallisuusryhmää ja
- haastetta viedään eteenpäin

Nurmeksen kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä haastaa kaikki kaupungin työpaikat ja koulut mukaan tekemään liikenneturvallisuusaiheisen huoneentaulun. Työpaikan tai koululuokan seinälle asetettavan huoneen-aulun tarkoituksena on kannustaa turvallisuuden huomioon ottamiseen työmatkoilla ja muutenkin liikenteessä. Meikin olemme mukana!